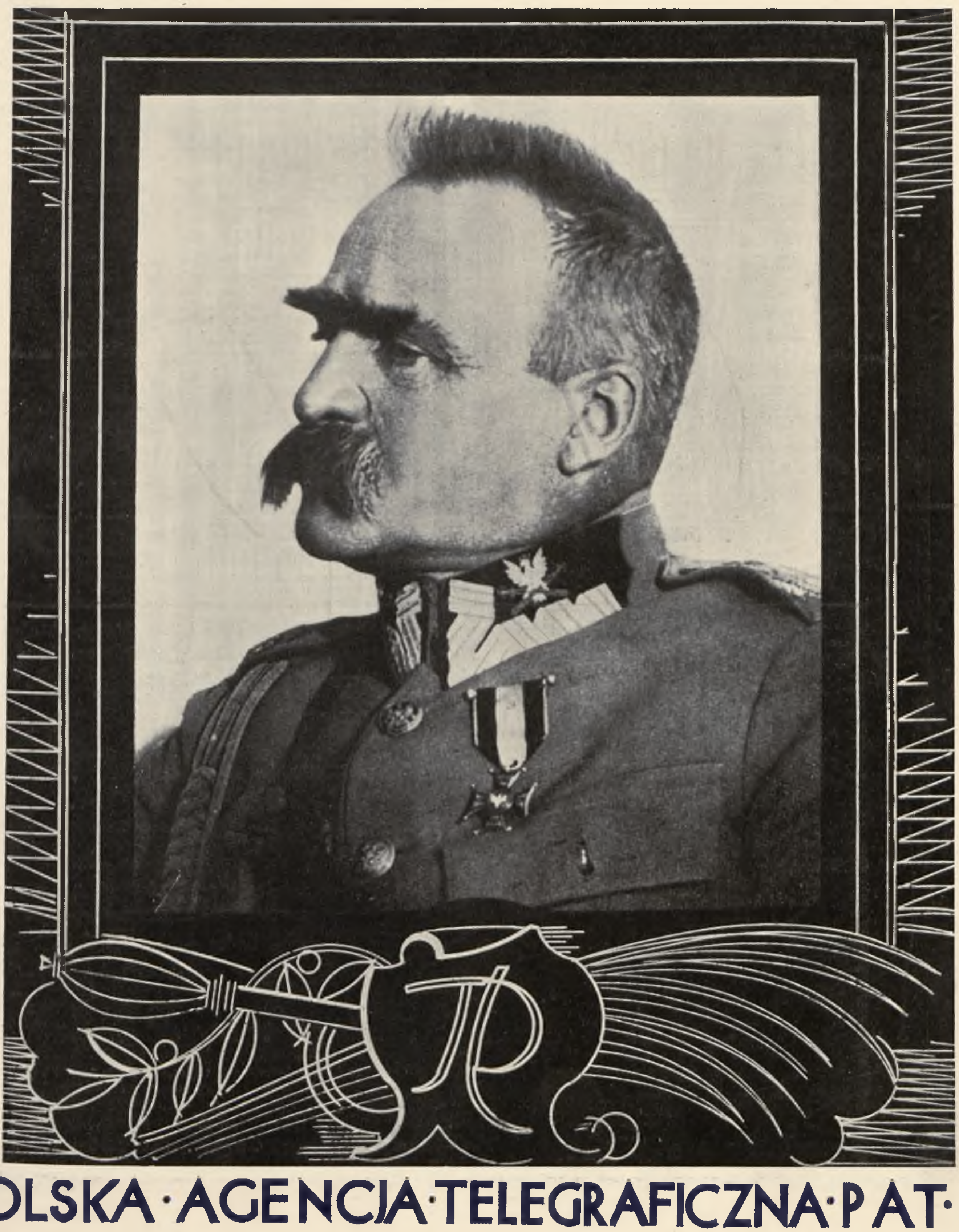
ROK V. MAJ 1935. NR. 5.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

• BALTIC • TRADE • DEVELOPER •



POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · PAT ·

LETNIE WYCIECZKI MORSKIE

komfortowym statkiem

„KOŚCIUSZKO"

Na Fjordy Norwegji . . od 4 do 20 lipca
Do Sztokholmu . . . . od 23 do 27 lipca
Do Kopenhagi i Bornholmu od 30 lipca do 3 sierpnia
Po Morzu Północnem . od 6 do 19 sierpnia
Do Kopenhagi . . . od 21 do 25 sierpnia
Do Sztokholmu . . . od 27 do 31 sierpnia

Ceny od 90 złotych.

WYCIECZKI DO ZIEMI ŚWIĘTEJ

(Palestyna — Grecja — Turcja)

statkiem „POLONIA"

Odjazd z Konstancy co dwa tygodnie.
Ceny w sezonie letnim znacznie zniżone.

PROSPEKTY, INFORMACJE I ZAPISY:

GDYNIA-AMERYKA

LINJE ŻEGLUGOWE

Sp. Akc.

CENTRALA

WARSZAWA, PL. MAŁACHOWSKIEGO 4

Telefon 5.47-46

ODDZIAŁY:

GDYNIA – Dworzec Morski, tel. 19-11
KRAKÓW – ul. Lubicz 3, tel. 138-92
LWÓW – ul. Kopernika 3, tel. 210-29
RZESZÓW – ul. Grottgera 20, tel. 3-13



REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

Linje między Gdynią, Gdańskiem a portami:

WSCHODN. NORWEGJI:
Fred Olsen & Co.
Oslo oraz inne Wschodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

ZACHODN. NORWEGJI:
Bergenske-Stavangerske
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio-Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

ZACHODNIEJ SZWECJI:
Baltic Line
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

WSCHODN. I POŁUDN. SZWECJI oraz LITWY:
Svenska Amerika Linien
Sztokholm, Kalmar, Kalskrona, Kłajpeda.
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANJI, PORTUGALJI, MAROKKA I WYSP KANARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei
Odjazdy raz na miesiąc.

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd
Porty Południowej Hiszpanji, Śródziemnomorskie porty Francji, porty Zachodnich Włoch i Sycylji.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach. Specjalna linja do transportu owoców południowych.

Rob. M. Sloman Jr.
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

ZACHODN. WYBRZEŻA STANÓW ZJEDN. A. P.
Fruit Express Line
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

POŁUDNIOW. AMERYKI:
Finland Syd Amerika Linien
Rio de Janeiro, Santos, Buenos Aires, Wyspy Kanaryjskie.
Odjazdy 2 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.:
Gulf Gdynia Line
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah
Odjazdy co 10 dni do Gdyni.

POŁUDNIOWEJ AFRYKI i AUSTRALJI:
Wilh. Wilhelmsen
Cape Town, Fremantle, Adelajda, Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc.
Rederiaktiebolaget Transatlantic
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco, Marques.
Odjazdy raz na miesiąc.

INDYJ BRYTYJSKICH:
Wilh. Wilhelmsen
Svenska Ostasiatiska Kompaniet
Karachi, Bombaj, Madras, Kalkutta, Rangoon.
Odjazdy z Gdyni co 3 tygodnie.

Pozatem przyjmuje się towary na konosament przelściowy do Irlandji, Kanady, U. S. A., Zach. Afryki, Zatoki Perskiej, Indji, Wschodniej Azji i Australji.

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD.,

GDYNIA, Plac Kaszubski 1, tel 29-11
GDAŃSK, Langermarkt 3, „ 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
Jan Wojnar, Szkolna 2, tel. 220-42
KATOWICE,
Włodzimierz Rymarkiewicz, Andrzeja 14, tel. 301-75.
ŁÓDŹ,
Składy Towarowe „WARRANT", Al. Kościuszki 15, tel. 203-98.

SVENSKA ORIENT LINIEN,

szybka komunikacja statkami motorowemi między:

POLSKĄ A BLISKIM WSCHODEM

Miesięcznie 3—4 statki w obu kierunkach.
Gdynia — Gdańsk — Aleksandrja — Jaffa — Haifa — Bejrut — Pireus — Istanbul oraz inne porty Lewantyńskie.
SZYBKOŚĆ, SPRAWNOŚĆ, WYGODA.
Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje u agentów:
Polska — Lewant, Agencja Okrętowa, Sp. z o. p.
Adr. Tel. POLLEWANT—GDYNIA, Tel. 29-11.
BERGENSKE BALTIC TRANSPORTS LTD, A. G.
Gdańsk, tel. 225-41.

ROK V. MAJ 1935. NR 5.

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA I ADMINISTRACJA:
WARSZAWA, MIODOWA 22 P.A.T. TEL. 11.75-28 i 11.80-15 KONTO P.K.O. 730.
WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA. REDAKTOR OSKAR STEMPEL.



ROZKAZ DZIENNY
KIEROWNICTWA MARYNARKI WOJENNEJ

Warszawa, dnia 15 maja 1935 r. Nr. 40

W DNIU 13 MAJA 1935 R. BANDERY NA OKRĘTACH WOJENNYCH RZECZYPOSPOLITEJ OPUSZCZONE ZOSTAŁY DO POŁOWY DRZEWCA. OD KARPAT DO BAŁTYKU JEDEN TRAGICZNY SZEPT PRZESZEDŁ PO CAŁEJ POLSCE:

JÓZEF PIŁSUDSKI NIE ŻYJE.....

ZGASŁ WÓDZ NARODU — WÓDZ, KTÓRY WSKRZESIŁ PAŃSTWO POLSKIE I POLSKĄ MARYNARKĘ WOJENNĄ. JEGO TO ŚWIATŁY UMYSŁ PODYKTOWAŁ SIEDEMNASTEGO DNIA PO ODZYSKANIU NIEPODLEGŁOŚCI, HISTORYCZNY DEKRET:

„Z DNIEM 28 LISTOPADA 1918 ROKU ROZKAZUJĘ UTWORZYĆ MARYNARKĘ POLSKĄ.....“ BRZMIAŁ ÓW DEKRET, PODPISANY AKURAT W 291 ROCZNICĘ BITWY POD OLIWĄ, A KŁADĄCY PODWALINY OBECNEJ POLSKIEJ SIŁY ZBROJNEJ NA MORZU.

GDY ZAŚ W ROKU 1928 SPŁYNĄŁ NA WODĘ PIERWSZY BOJOWY OKRĘT RZECZYPOSPOLITEJ — „WICHER„ — WÓDZ NARODU PRZEKAZAŁ NAM CZĄSTKĘ SWEJ MYŚLI, CO WINNA STAĆ SIĘ DROGOWSKAZEM CZYNU:

„POCZĄTEK ROZBUDOWY POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ JEST NAJLEPSZĄ RĘKOJMĄ ROZWOJU MOCARSTWOWEGO PAŃSTWA I KWITNĄCEJ POMYŚLNOŚCI NARODU“.

ZASNĄŁ W PANU, PO PEŁNYM TRUDU I CHWAŁY ŻYWOCIE, TWÓRCA POLSKIEJ MARYNARKI WOJENNEJ. ALE NIE UMARŁO DZIEŁO JEGO I NIE UMRZE NIGDY. OD NAS SAMYCH ZALEŻY, ABY PRZYKAZANIA WODZA WYPEŁNIĆ WIERNIE, PRACĘ ZAŚ NAD UTWORZENIEM MORSKIEJ SIŁY ZBROJNEJ DOPROWADZIĆ DO KOŃCA, KU CHWALE OJCZYZNY I DLA DOBRA CAŁEGO NARODU.

NIECHŻE BÓL PO STRACIE UKOCHANEGO WODZA BĘDZIE BODŹCEM DO MĘSKIEGO CZYNU, A NIE ŹRÓDŁEM BEZWOLNEJ ROZPACZY. DZIEŁO STĄD STWORZONE STANIE SIĘ WÓWCZAS NAJWIĘKSZYM I NAJPIĘKNIEJSZYM POMNIKIEM, JAKI MARYNARKA WOJENNA SWEMU TWÓRCY WYSTAWIĆ BĘDZIE W STANIE.

SZEF KIEROWNICTWA MARYNARKI WOJENNEJ
(—) J. ŚWIRSKI, kontr-admirał

Rozkaz ten został odczytany przed frontem Załóg i Oddziałów Marynarki Wojennej.

ST. TOR
Prezes Izby Przem.-Handl. w Gdyni

Aktualne zagadnienia Izby Przem.-Handl. w Gdyni

RZUT oka na mapę Polski wskazuje, iż okręg Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni zajmuje osobliwe miejsce. Osobliwość ta polega w znacznej mierze nietylko na wiodącej przez ten okręg drodze ku morzu dla całego gospodarstwa polskiego, lecz i na rzucającem się w oczy specjalnem położeniu geograficznem, a mianowicie, że prawie 2/3 granic okręgu izbowego są gra-



St. Tor
Prezes Izby Przem.-Handl. w Gdyni

nicami Państwa Polskiego. Okoliczność ta nakłada specjalne obowiązki na Izbę Gdyńską.

Kardynalnym obowiązkiem jest zadośćuczynienie niezmiennym prawom fizyki, które orzekają, że ściana pomiędzy dwiema komorami ulega przesunięciu w kierunku większego nacisku. Z tego więc względu praca Izby Gdyńskiej musi być bardziej wszechstronną i intensywną, niż jakiegokolwiekbądź innego okręgu izbowego w Polsce. O ile dla innych okręgów izbowych zagadnienia parcelacji, budowy dróg kołowych i t. p. mogą być przedmiotem mniejszego zainteresowania, o tyle dla okręgu Izby Gdyńskiej jest to sprawa dużej wagi, decydująca o podniesieniu poziomu intensywności gospodarczej okręgu.

Izba Przemysłowo Handlowa w Gdyni, jak wiadomo, obejmuje cały teren Pomorza oraz Bydgoszcz, Inowrocław i dwa powiaty nadnoteckie: wyrzyski i szubiński. W ten sposób zespolono terytorja gospodarczo ku sobie ciążące, a pozatem wiążące się niewątpliwie z morzem i portem gdyńskim. Pomorze jest pomostem łączącym cały Kraj z morzem, a więc Izba Gdyńska poza pracą nad reprezentowaniem interesów przemysłu i handlu, stać musi na straży gospodarczych interesów całej Polski, związanej z morzem i służyć za źródło informacyj dla sfer zainteresowanych handlem morskim z całego obszaru R. P. Z tych podwójnych zadań, jakie Izba Gdyńska spełniać musi, wynika jej odmienna konstrukcja wewnętrzna — istnienie trzech sekcyj: przemysłowej, handlowej i żeglugowo-portowej, przyczem o ile dwie pierwsze reprezentują interesy określonych przez ich nazwę sfer gospodarczych okręgu, o tyle trzecia żeglugowo-portowa, pomimo, że wchodzą do niej przedstawiciele sfer żeglugowo-portowych ześrodkowanych w Gdyni, swą działalnością sięga daleko poza obręb okręgu w głąb kraju, a z drugiej strony obejmuje dziedzinę interesów polskich za morzem.

Dzięki specyficznym warunkom gospodarczym okręgu Izby a zwłaszcza dzięki pomyślnemu położeniu, wynikającemu z bliskości do morza, okręg Izby Gdyńskiej zajmuje poważne miejsce w ogólnopolskim wywozie zagranicę.

Zaznaczyć przytem należy, iż wywóz ten, zgodnie z przeważnie rolniczym charakterem okręgu obejmuje w pierwszym rzędzie produkty rolnicze, względnie produkty przemysłu spożywczego.

Kilka zaledwie liczb w sposób dobitny potwierdza ten stan rzeczy. Naprzykład bekony, produkt wywozu na rynek angielski, a tranzytem przez ten rynek do dalszych krajów zamorskich, w ponad 25% stanowią produkcję warsztatów okręgu Izby Gdyńskiej. Udział np. masła pochodzącego z okręgu Izby w ogólnym wywozie polskim wynosi około 25%, cukru — 61%. Dalej, poważny ilościowo, aczkolwiek mniej cenny artykuł jak wiklina, w wywozie z Pomorza stanowi około 40% ogólnego wywozu. Przechodząc do przemysłu, podkreślić należy udział w wywozie wytwórni wyrobów żeliwnych, maszyn rolniczych, obuwia gumowego, mebli, a taki artykuł, jak listwy do ram w 90% wywozu jest wyrabiany na Pomorzu.

Przytoczenie kilku liczb powyższych już jest wymownem świadectwem powagi udziału Pomorza w zagranicznych obrotach handlowych ogólnopolskich. Stąd jednak natychmiast wysuwają się konsekwencje dla działalności samej Izby.

Dla nikogo nie jest tajemnicą, jak wielkie trudności piętrzą się w dziedzinie utrzymania stosunków handlowych z zagranicą.

Reglamentacja handlu zagranicznego ogarnęła za nielicznemi wyjątkami, niemal wszystkie kraje świata. Niema dnia, aby w tem lub innem państwie nie zostały wydane jakieś nowe zarządzenia, czy to w zakresie kontyngentów przywozowych, czy obrotu kompensacyjnego, czy obrotu dewizowego, czy stawek celnych i t. d. Wszystkie te przemiany stanowią i stanowić muszą przedmiot czujnej uwagi Izby, gdyż w zakres jej bezpośrednich obowiązków wchodzi informowanie sfer gospodarczych okręgu Izby o tych wszystkich przemianach i dopomożenie im w zorjentowaniu się w wytwarzającej sytuacji.

Z liczb, dotyczących obrotu produktami rolnictwa, wynika konieczność nawiązania i rozbudowy kontaktów Izby z organizacjami rolniczemi, zarówno centralnemi, jak i pracującemi w jej okręgu. Izba dołoży starań, aby kontakt ten rozwijał się jaknajintensywniej w tem przeświadczeniu, że w ten sposób wspólnym wysiłkiem da się przezwyciężyć trudności, na jakie napotyka rolnictwo od szeregu lat.

Kontakt ten już został nawiązany na odcinku stosunków gospodarczych polsko-gdańskich, w tej jego części, która dotyczy zbytu produktów rolnictwa pomorskiego na rynku gdańskim, który pomimo istniejących tarć i trudności dla zbytu produkcji rolnej ma wielkie znaczenie, zwłaszcza jeżeli się zważy, że dostawy produktów rolnych uskuteczni się przedewszystkiem z terenu sąsiadujących z Gdańskiem powiatów Pomorza i tylko w wypadkach niepokrycia przez nie ustalonych kontyngentów w dostawach biorą udział inne połacie kraju. Ten odcinek prac Izby ma specjalne znaczenie ze względu na zagadnienie zbytu produkcji na rynkach obcych co przy ograniczonych kryzysem możliwościach konsumcyjnych wewnątrz kraju, stanowi zagadnienie pierwszorzędnej wagi o znaczeniu ogólno-państwowem.

W należytej organizacji zbytu wytwórczości warsztatów gospodarczych okręgu Izby leży najtrwalsza rękojmia podniesienia ich położenia i przystosowania do wytworzonych nowych warunków bytu.

Przeobrażenia gospodarcze, jakim uległy ziemie, wchodzące w skład okręgu izbowego, są może bardziej

zasadnicze i skomplikowane niż w innych częściach kraju, gdyż za czasów zaborów cały niemal obrót towarowy Pomorza miał kierunek ze wschodu na zachód i odwrotnie. Obecnie obrót ten został przestawiony na kierunek północ-południe i odwrotnie, stosownie do przeobrażeń nietylko lokalnych, lecz i obrotu gospodarczego pozostałych części kraju. Zrozumiałem więc jest, jakim komplikacjom ulec musiały warunki produkcji i obrotów towarowych.

Poważnym i wciąż wzrastającym w swem znaczeniu czynnikiem w dokonywujących się przemianach jest nasz port — Gdynia. Sprawy dotyczące Gdyni, stanowią specjalną dziedzinę działalności Izby. Kompleks zagadnień z nią związanych wzrasta w miarę wzrostu znaczenia portu dla całokształtu życia gospodarczego Polski wogóle. Dla zilustrowania tego stanu rzeczy przytoczę zaledwie kilka liczb, uwypuklających wzrost tego znaczenia.

W roku 1934 ogólny przywóz do Polski wyniósł 2.555.329 ton, (wartości 798.756 tysięcy złotych) z czego na Gdynię przypadło 776.161 ton (wartości 385.176 tysięcy zl.) innemi słowy 30,4% całego przywozu pod względem ilości i 48,2% pod względem wartości. Zaznaczyć należy, że w porównaniu do roku poprzedniego procentowy udział Gdyni w przywozie pod względem ilości spadł o 5,5%, natomiast pod względem wartości wzrósł o 18,6%.

Wywóz ogólnopolski za r. 1934 wyniósł 14.558.500 ton (o wartości 975.348 tys. złotych w tem przez Gdynię 5.947.682 ton) o wartości 269.544 tys. zł.) czyli stanowił 40,9% całości wywozu pod względem ilości towarów (a 27,6% pod względem wartości). Pod względem procentowym udział, w porównaniu do roku poprzedniego, w ogólnym wywozie wzrósł o 2,5% pod względem ilości (o 2,7% pod względem wartości).

Do tych ogólnych bardzo wysokich liczb, dostosowany powinien być wysiłek wszystkich czynników, pracujących w porcie, a więc i Izby Przemysłowo-Handlowej.

Rozbudowie technicznej portu i wzrostowi przeładunków nie towarzyszy w tem samem tempie rozwój miasta jako ośrodka handlowego. Należy uczynić wszystko, aby tę dysproporcję najprędzej wyrównać.

Praca Izby musi iść w tym kierunku.

Jednym z poważnych etapów pracy, który zbliża się już ku końcowi jest arbitraż bawełny. Dzięki stworzeniu specjalnych warunków ochrony celnej cała ilość bawełny, niezbędna dla krajowego użytku, sprowadzana jest przez port w Gdyni. Są to ilości poważne, w roku ostatnim przywieziono do portu bez mała 82.000 t. (w r. 1933 — 77.700 t.). Około 12% tej ilości przeszło przez nasz port tranzytem do państw Europy Środkowej, głównie do Czechosłowacji i w mniejszych ilościach do państw Bałtyckich.

Utworzenie arbitrażu będzie miało jako konsekwencję bezpośrednie zatrzymanie w kraju znacznych sum, przyśpieszenie manipulacyj arbitra-



żowych i przyciągnięcie do portu gdyńskiego dalszych transportów tranzytowych. W związku z dokonywaniem manipulacji arbitrażowej powstaną uzanse lokalne portu w Gdyni, co w dalszej konsekwencji spowoduje potrzebę otwarcia w Gdyni giełdy na bawełnę.

Już w chwili obecnej wyłania się zagadnienie utworzenia w Gdyni rynku handlu skórami, co połączone będzie ze swej strony z koniecznością wprowadzenia arbitrażu i na ten artykuł.

Mamy już aukcje owocowe, których obroty mają tendencję rozwojową.

W tych warunkach coraz natarczywiej nasuwa się konieczność rozbudowy i technicznych ulepszeń w otwartej w roku zeszłym wolnej strefie, tym nieodzownym instrumencie rozwoju w sensie międzynarodowym każdego portu.

Naturalnem dążeniem rozwojowem portu gdyńskiego jest wytworzenie odpowiednich warunków dla przeładunku i wywozu drzewa i zboża, tych po węglu, najpoważniejszych pozycyj wywozu polskiego.

Odpowiednie przystosowanie placów pod składowanie i załadunek drzewa jest już na ukończeniu. Spodziewać się należy, że w ten sposób zostanie zahamowana tendencja spadku w wywozie drzewa przez Gdynię, jaka była do zanotowania w r. 1934.

Na właściwe drogi wywozu zboża przez Gdynię sprowadzi również niezawodnie realizacja decyzji budowy w porcie elewatora zbożowego, jest bowiem nie do pomyślenia, aby państwo rolnicze, jakiem jest Polska, nie posiadało tego tak niezbędnego dla handlu zbożem urządzenia w postaci elewatorów zbożowych. Liczyć się z tem należy, że elewator w Gdyni będzie tylko pierwszym w sieci elewatorów, jakie zbudowane będą w innych punktach, najbardziej tego potrzebujących.

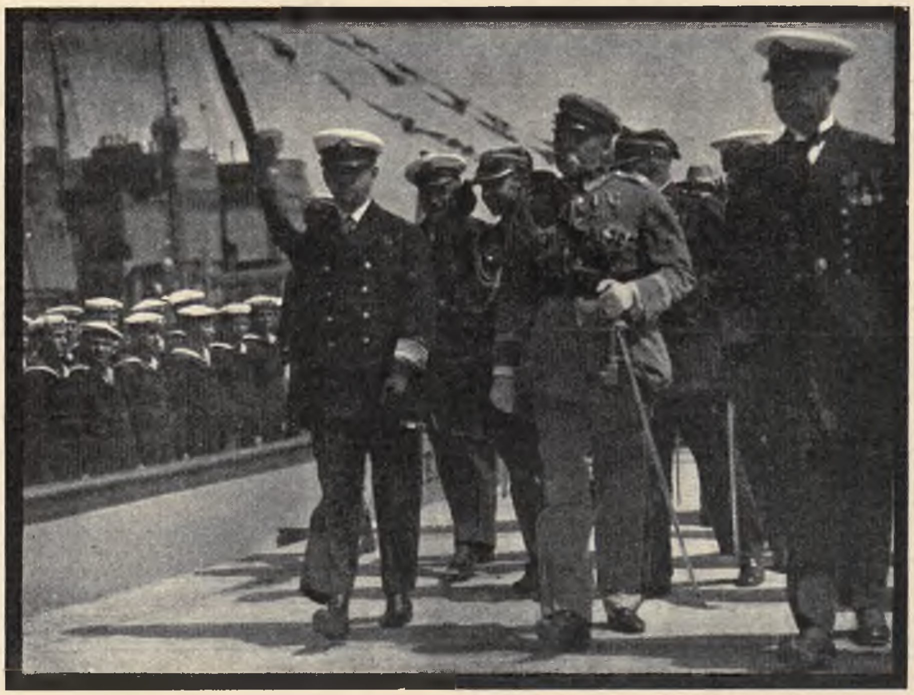
W parze z rozwojem tranzakcyj handlowych idzie oczywiście praca nad ustaleniem uzansów portu gdyńskiego, przystosowanych do specyficznych warunków naszych, jednak zawsze i niezmiennie opartych na zasadach sprawiedliwości i rozumu. Zadaniem Izby będzie przyczyniać się do wytwarzania tych uzansów, ich skrzętnego rejestrowania i przestrzegania, aby były one respektowane. Trzeba bowiem zawsze pamiętać, że o ile nie zostanie w sposób należyty zrozumiana przez wszystkie czynniki gospodarcze konieczność pielęgnowania i uprawiania wysokiej etyki kupieckiej, to najbardziej nowoczesne urzędzenia portowe, najsprawniej funkcjonujące linje żeglugi nie zdołają z portu wytworzyć ośrodka handlu, na którym przedewszystkiem powinno zależeć. Izba Gdyńska chybiłaby swemu zadaniu, gdyby w tym właśnie kierunku nie kładła specjalnego nacisku.

Baczną uwagę skierować również należy na sprawy turystyki, t. j. ruchu przyjezdnych, tego zagadnienia specyficznego, a jednocześnie wszechstronnego dla całego okręgu Izby Gdyńskiej, jak i dla wybrzeża. Sprawa ta jest niezmiernie aktualna.

Zagadnienie turystyki w Polsce jest zagadnieniem nowem. Do niedawna jeszcze istniały poważne wahania co do kierunku, w jaki rozwiązywać je należy. Czy ma się tworzyć warunki niezbędne dla sprowadzania do Polski turystów zagranicznych, czy też głównie zwrócić uwagę i wysiłki na rozwój turystyki krajowej.

Zwyciężył ten drugi kierunek.

W naszych warunkach taka decyzja ma znaczenie podwójne: z jednej strony bowiem przyczynia się do propagandy morza i ziem pomorskich w najszerszych warstwach ludności polskiej, dopomagając jej do zrozumienia specjalnej wagi morza i Pomorza dla Polski, tak pod względem gospodarczym jak i politycznym, z drugiej zaś strony stwa-



rza warunki poddźwignięcia się naszej połaci kraju pod względem rozwoju gospodarczego.

Jeśli takie są tendencje rozwojowe turystyki na terenach bezpośrednio nas obchodzących, to zrozumiałą staje się konieczność przystosowania naszych miejscowości turystycznych i kąpielowych do wymogów, jakie im są stawiane. Szerzyć więc należy zrozumienie pośród miejscowych czynników w ruchu turystycznym zainteresowanych, konieczności poniesienia pewnych ofiar finansowych na poczynienie ulepszeń, chociażby skromnych, ale odpowiadających wymaganiom kultury i opieki nad turystyką. Przygotowanie odpowiednich pomieszczeń i danie możności turystom odpowiedniego i niedrogiego odżywiania się, jest wymogiem najpilniejszym.

Przyczynienie się do stworzenia chociażby skromnych środków finansowych dla propagandy naszych miejscowości letniskowych, powinno być zrozumiane w tym sensie, że zainteresowane sfery przez to samo działają we własnym, dobrze zrozumianym, interesie.

Propaganda turystyczna naszego wybrzeża i wielu miejscowości Szwajcarji Kaszubskiej powinna w pierwszym rzędzie iść w kierunku zmiany tego rozpowszechnionego niestety przeświadczenia, że okres wycieczkowy i kąpielowy trwa jedynie w ciągu 2-ch miesięcy — lipca i sierpnia i dążyć do przedłużenia sezonu conajmniej na czerwiec i na połowę września.

Zebranie dowodów słuszności tego twierdzenia nie powinno nastręczać trudności. Rzeczą propagandy będzie w społeczeństwie przeświadczenie to rozpowszechniać w sposób przekonywujący.

Jest to sprawa najbardziej paląca, sprawa dnia dzisiejszego.

Izba ze swej strony uważa za swoje zadanie przestudjowanie możliwie wszechstronnie zagadnienia istniejących niedomagań i przedstawi je czynnikom miarodajnym.

ST. hr. LEDÓCHOWSKI

Eksport a żegluga

NIEDOROZWÓJ konsumcji w Polsce jest od dłuższego czasu zjawiskiem trwałem, przy jednoczesnym silnym stosunkowo rozwoju produkcji rolniczej i przemysłowej. To też sprawa organizacji i jego systematycznego powiększania jest nakazem życia gospodarczego naszego kraju i organiczną koniecznością.

W ciągu 15 lat poczyniliśmy niewątpliwie znaczne nawet postępy w eksporcie, jednakże pod względem organizacji i techniki wywozu stoimy jeszcze na niewysokim poziomie i wskutek tego nasze możliwości konkurencyjne są niewielkie. Pomimo tego, że posiadamy wszelkie naturalne warunki, jak liczne i cenne surowce, tanią i dobrą robociznę, doskonałych i zdolnych techników, jak również szereg specyficznie polskich produktów, mogących z powodzeniem znaleźć zbyt na wielu rynkach świata.

Eksportowi naszemu brak jeszcze rozmachu i uporczywej systematyczności. Jest nadal prowadzony dorywczo, bez ciągłości, często przez osoby niepowołane, nie orjentujące się nawet, że działalność eksportu wymaga olbrzymiego doświadczenia i fachowości. A nieznajomość rynków i specjalnych warunków panujących na każdym z osobna, utrudnia ogromnie wszelkie, zdawałoby się nawet zdrowe poczynania eksportowe.

Niedomaganiem zgruba, poza brakiem systematyczności i znajomością rynków zagranicznych przez poszczególnych eksporterów, jest jeszcze chroniczne wygórowanie cen surowców i to, że eksportem zajmuje się sam przemysł, a nie instytucje handlowe, co jest błędem zasadniczym.

Z licznych przykładów chaosu naszego eksportu możnaby przytoczyć parę fragmentów.

W 1926 r. na targach w Utrechcie (Holandja), gdzie między innymi eksponatami wystawione były polskie zabawki i kilka wagonów kilimów — artykuły te zostały dosłownie rozchwytane w ciągu kilku dni. I zdawałoby się, że powodzenie to powinno zachęcić sprzedających do systematycznego wprowadzania na rynek zagraniczny swych fabrykatów — tymczasem na tym eksperymencie poprzestano, najprawdopodobniej wskutek braku czy to należytej organizacji, czy też kapitału.

Dalszym przykładem braku uplanowanej zgóry kampanji eksportowej wymienić możnaby Angolę, gdzie stracono wiele pieniędzy. Obecnie zaś powstała moda na inne kraje, co prawdopodobnie da wyniki takie jak w Angoli, zważywszy, że eksporterzy nasi próbują tego rynku po wycofaniu się z niego bardziej wyrobionych Anglików, Niemców i Francuzów.

Eksportowano również bibułkę papierosową, konserwy jarzyn, ultramarynę do Meksyku, wódki do Południowej Ameryki, zioła lecznicze i artykuły farmaceutyczne do Grecji etc. — rezultat: nie przetrwano i potracono pieniądze.

W ostatnim przykładzie wspomniano o eksportowanych przez nas artykułach farmaceutycznych, eksportowanych przez poszczególne zakłady. Jak jednak przed wojną postąpiły firmy niemieckie, gdy powzięły zamiar opanowania rynku Indji Angielskich analogicznemi artykułami? Otóż został zmobilizowany przedewszystkiem cały przemysł far-

maceutyczny i pod kierunkiem swoich związków, w ścisłym kontakcie z rządem, zdobyli wkrótce rynek, a koszty z tem związane zostały rozłożone nietylko na zainteresowany w tym eksporcie przemysł chemiczno-farmaceutyczny, lecz i na wszystkie pokrewne przemysły, będące dostawcami przemysłu opanowującego Indje. Siłą rzeczy małe fimy, pragnące wziąść również udział w tym eksporcie wchodziły już na opracowany teren, miały ustalone koszty i pracowały bez ryzyka.

U nas narazie jedynie eksport węgla postawiony jest prawidłowo. To zn. posiada wytyczną linję: prowadzi własną politykę, posiada własną organizację, urządzenia portowe, statki, urządzenia przeładunkowe i t. d. Jednem słowem wie do czego dąży, w sposób skoordynowany i logiczny. Współpracuje przytem z rządem i umiał sobie zapewnić odpowiednie jego poparcie. Jakie są rezultaty materjalne, jakie popełniono być może błędy, to już rzecz inna, chodzi tu o omówienie organizacji eksportu.

W ślady eksporterów węgla wstępuje obecnie Dyrekcja Lasów Państwowych, konieczne jest jednak, aby dla pełni sukcesu organizacja ta objęła również prywatnych eksporterów drzewa, gdyż inaczej łatwo powstanie dwutorowość, rozbieżność, lub dzika konkurencja, pociągająca za sobą nienormalne podwyższanie, lub też obniżanie cen, tak jak miało miejsce przed kilkoma laty z opanowaną już niemal całkowicie przez nas Belgją. Niżej podpisany był jednym z pionierów eksportu drzewa do Belgji, posiadał własne składy drzewa w Antwerpji. Wspólnie z innymi eksporterami doszło się do rezultatów, iż 60% całego importu sosny i 80% dębiny sprowadzano do Belgji z Polski i to po cenach zupełnie korzystnych. Niestety brak kontroli cen na rynku polskim podniecił producentów drzewa surowego. Ceny zaczęto windować do góry i w rezultacie polskie drzewo stało się droższe od importowanego ze Szwecji, co stanowiło już zupełny absurd i istniejący eksport polski załamał się zupełnie.

To samo powtórzyło się przy eksporcie wyrobów metalowych, rozwijającym się względnie pomyślnie, chociaż niezupełnie prawidłowo, gdyż jedni eksporterzy pragnęli wejść na rynek Turcji, inni Brazylji, inni znów do Indji Holenderskich; z chwilą zniżki cen na rynkach międzynarodowych, ceny żelaza polskiego pozostały sztywne i eksport musiał załamać się. Obecnie niema chyba produktu, którego nie próbowalibyśmy wywozić i rynku gdzie nie robiono by rozmaitych eksperymentów, ale przeważnie efekt był taki, że wyłożone kapitały nie przyniosły żadnego pożytku.

Istnieją różne drogi i formy organizacji eksportu.

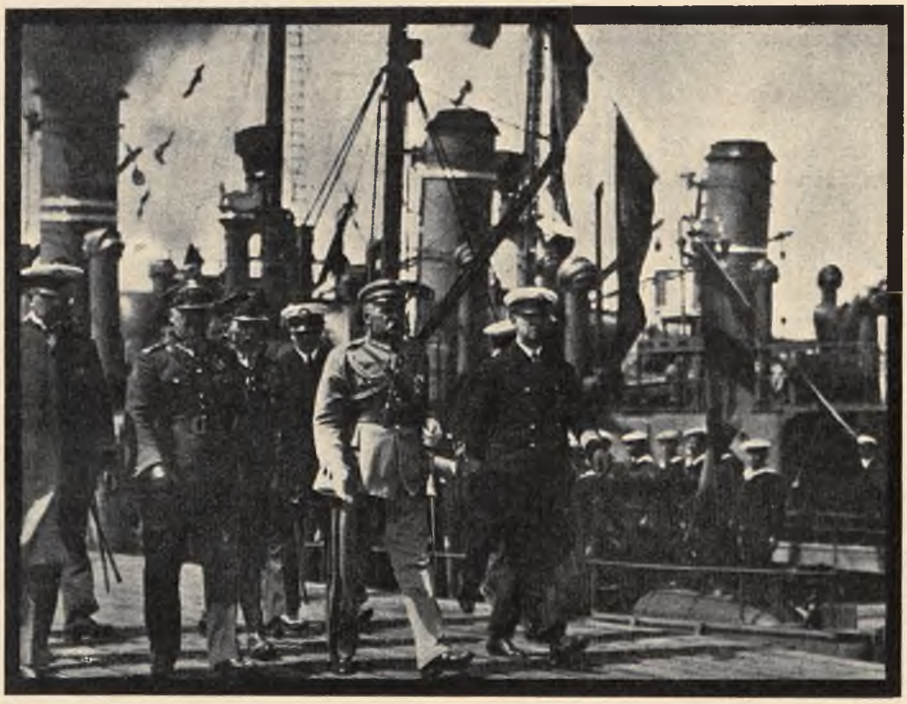
a) organizacje, lub domy eksportowe, wywożące wszelkie artykuły i do wszystkich krajów (Anglja i Niemcy),

b) organizacje łączące jednocześnie import i eksport, z określonemi tylko krajami (Holandja),

c) organizacje eksportu, lub importu pewnych tylko artykułów, do ściśle tylko określonych krajów (Francja i Belgja).

I zupełnie prawidłowo, że w ślady ostatniej z tych organizacji Polska zaczyna dążyć, gdyż poza innemi korzyściami pozwala to na utrzymanie regularnych linji okrętowych. Rozstrzelenie wysiłków poszczególnych eksporterów posiada wszelkie cechy dzikiego eksportu, nie dającego rezultatów. Nieskoordynowana działalność eksportu doby obecnej winna być zaniechana i zastąpiona przez zorganizowaną, świadomą akcję wyspecjalizowanych eksporterów.

Powinny powstać odpowiednio popierane prywatne instytucje handlowe, pracujące wyłącznie w zakresie eksportu. Będą one mogły stale i systematycznie badać wszelkie możliwości zbytu na poszczególnych rynkach, pogłębiać istniejący wywóz, inicjować nowe tranzakcje. Będą one mogły ponieść wszelkie koszty związane z badaniami wywozu, wówczas gdy koszty te są nieopłacalne przy pojedyńczych tranzakcjach. Firmy takie oparte o instytucje finansowe będą mogły kredytować produkcję eksportową, również przyciągać do pracy zakłady rzemieślnicze, fachowo prowadzić eksport znając wymagania rynków zagranicznych, będą sortować towar, kumulować transporty, składować w portach nadawczych i odbiorczych, spełniać czynności warrantowe, pilnować terminowości dostaw etc. Jednem słowem prowadzić regularną politykę eksportową.



Niezmiernie ważnym czynnikiem mającym niepośledni wpływ na powodzenie eksportu jest przewóz towarów i tu należy zwrócić baczną uwagę na to aby przewóz był tani, wygodny i terminowy. Ponieważ tym wszystkim warunkom najbardziej odpowiada droga morska, co zresztą jest i uświęcone tradycją, więc wyłania się tu konieczność czynnego zainteresowania się eksportem przez towarzystwa okrętowe — co tem łatwiej im przyjść to powinno, gdyż koncentrują się one u nas w jednem ręku. Współpraca towarzystw okrętowych z Państwowym Instytutem Eksportowym w tym kierunku może wydać pomyślne rezultaty, szczególniej jeśli uprawnienia Instytutu Eksportowego będą cokolwiek szersze niż dotychczas.

Towarzystwa okrętowe mogą (i powinny) odegrać w eksporcie polskim bardzo ważną, a nawet dominującą rolę, gdyż jako spółki akcyjne mające większą swobodę działania niż instytucje państwowe, swą rolę protekcyjną w stosunku do eksportujących, mogą otoczyć dużym promieniem swego działania i wpływów, przez skoordynowanie i zjednoczenie wszystkich poczynań i wysiłków poszczególnych firm.

Rola towarzystw okrętowych, wyrażająca się w żywej współpracy z eksportem w każdym razie nie będzie w kolizji z Państwowym Insty-

tutem Eksportowym, a przeciwnie w pracach i zamierzeniach tegoż może być wielce pomocną i pożyteczną.

Współpraca towarzystw okrętowych z eksporterami i ścisły kontakt ze światem handlowym powinien mieć ten skutek, że wchodząc tą drogą do źródła zbiorowego życia handlowego niewątpliwie zainteresuje i przyciągnie prywatny kapitał, uczestniczenie którego w towarzystwach okrętowych jest życiową koniecznością.

Chociaż żegluga, tak jak i koleje muszą stanowić „użyteczność publiczną" — forma ich jednak, ze względu na charakter i warunki pracy jest odrębną (co szerzej postaram się omówić w następnych artykułach) — i dlatego jeśli jest normalnem, że koleje stanowią własność państwa — to żegluga natomiast bezwzględnie powinna być własnością prywatną, a tylko przez państwo kontrolowaną. Jeżeli powojenne warunki zmusiły państwa do przejęcia floty handlowej w większej części na siebie, to w każdym razie dążeniem powinno być powrócenie do normalnych warunków, oddając flotę handlową w ręce prywatne, za wyjątkiem tej części statków, które mają służyć jako rezerwa floty wojennej, jak to jest w Anglji, a było dawniej w Rosji, gdzie statki „Floty Ochotniczej" budowane były typu lekkich krążowników i stanowiły rezerwę floty wojennej.

Artykuł p. St. hr. Ledóchowskiego p. t. „Tradycyjne braterstwo portu z miastem", zamieszczony w Nr. 4 W. P. G. wygłoszony był przed mikrofonem „Polskiego Radja" w dn. 20 kwietnia r. b

Mgr. B. KOSELNIK

Obroty tranzytowe w portach polskich

PIERWSZE lata gospodarczej działalności Polski niepodległej na morzu szły w pierwszym rzędzie ku zmontowaniu aparatu przepustowego dla wymiany towarowej z zagranicą. Wyrazem tej działalności było podniesienie zdolności przepustowej portu gdańskiego oraz przystąpienie do budowy portu w Gdyni. Niezapomniano również o drogach kolejowych, wiodących do i od portów: wybudowano magistralę kolejową Górny Śląsk—Gdynia oraz usprawniono cały aparat kolejowy.

Rozbudowany port gdański pospołu z nowopowstałym portem gdyńskim obsługiwać zaczyna nietylko zaplecze własne lecz również partycypuje w obsłudze tranzytu. Udział portu gdańskiego w obsługiwaniu ładunków tranzytowych czechosłowackich i rumuńskich rozpoczyna się w r. 1926. Podobna działalność w porcie gdyńskim zapoczątkowana zostaje dopiero w r. 1931, gdy port gdyński jest już dostatecznie wyekwipowany i przysposobiony do przeładunku towarów tak masowych jak i drobnicowych.

Według statystyki przewozów kolejowych tranzyt Czechosłowacji i Rumunji za lata 1926—1934 przedstawia się następująco:

(w tysiącach ton)

Rok	Gdańsk		Gdynia		Ogółem	
	Czechosł.	Rumunia	Czechosł.	Rumunja	Czechosł.	Rumunja
1926	46,3	7,0	—	—	46,3	7,0
1927	119,5	21,1	—	—	119,5	21,1
1928	283,5	23,0	—	—	283,5	23,1
1929	397,7	27,4	—	—	397,7	27,4
1930	434,4	47,7	—	—	437,4	47,7
1931	338,0	39,4	14,3	—	352,3	39,4
1932	80,1	30,2	29,5	0,8	109,6	31,0
1933	186,8	46,4	71,7	2,2	258,5	48,6
1934	294.6	54,4	95,3	3,6	389,9	58,0

Z powyższej tabeli wynika, że tranzyt czechosłowacki i rumuński przez port gdański w latach konjunktury t. j. r. 1926—1930 posiadał stałą tendencję zwyżkową. W r. 1930 nastąpiło na skutek ogólnej depresji gospodarczej pewne załamanie, wyrażające się spadkiem tranzytu czechosłowackiego i rumuńskiego.

Od r. 1933 obserwuje się znowu powolny wzrost, dochodzący w r. 1934 do poziomu z r. 1928. Udział portu gdyńskiego w przewozach tranzytowych Czechosłowacji i Rumunji przypada na lata dekonjunktury. Mimo to posiada on stałą tendencję zwyżkową, dochodzącą w r. 1934 do 7-miokrotnego prawie wzrostu w porównaniu do r. 1926.

Wzrost ładunków tranzytowych w obu portach polskich, mimo trwającego kryzysu, jest skutkiem dostosowania regularnych linij okrętowych do potrzeb tranzytu, jakoteż wzmożonej akcji akwizycyjno-propagandowej ze strony zarządów obu portów, czy to w formie całego szeregu wydawnictw informacyjno-propagandowych w językach obcych, czy też przez działalność oficjalnych przedstawicielstw obu portów, jakie zostały utworzone najpierw w Pradze, a następnie w Wiedniu, Budapeszcie i Tel-Avivie.

Rozpatrując obroty tranzytowe w obu portach, należy stwierdzić, że większa część tranzytu czechosłowackiego i rumuńskiego przechodzi przez port gdański, co dobitnie wykazuje wyżej podane zestawienie. Jeśli weźmie się pod uwagę przeciętną tranzytu czechosłowackiego i rumuńskiego za ostatnie lata, to wyniesie ona 187,2 tys. t. tranzytu Czechosłowacji i 43,6 tys. t. — Rumunji; w Gdyni natomiast przeciętna ta wynosi 65,5 tys. ton, dla tranzytu czechosłowackiego i 2,2 tys. t. dla rumuńskiego. Udział portu gdyńskiego za ostatnie trzy lata wyraża się liczbą prawie 3-nie mniejszą niż portu gdańskiego w odniesieniu do Czechosłowacji i 22 razy mniejszą w odniesieniu do Rumunji.

Tak znaczna przewaga po stronie portu gdańskiego, w stosunku do tranzytu rumuńskiego tłumaczy się w pierwszym rzędzie strukturą regularnych linij okrętowych, wskutek czego tranzyt rumuński ciąży bardziej do portu gdańskiego.

Analizując obroty tranzytowe Czechosłowacji i Rumunji przez porty polskiego obszaru celnego za ostatnie trzy lata należy stwierdzić, że import czechosłowacki jest 2,5 razy, a import rumuński prawie 2 razy większy od eksportu. Objaw ten obserwuje się zarówno w Gdańsku jak i Gdyni.

Głównemi artykułami importowanemi przez Czechosłowację są artykuły o charakterze surowców lub półfabrykatów, jak rudy, złom żel., surowce włókiennicze, skóry i garbniki, surowce oleiste, nawozy i t. p. Dominującą rolę odgrywają wyroby gotowe lub półfabrykaty, jak: celuloza, słód, drzewo, wyroby chemiczne, wyroby metalowe i t. p. Import Rumunji przez porty polskie składa się głównie z ryb i przędzy. W eksporcie figuruje drzewo, makuchy i zboże.

Dla szczegółowszego zilustrowania tranzytu lądowo-morskiego i morsko-lądowego przytacza się dane statystyczne Urzędu Morskiego w Gdyni za r. 1934. Dane te obejmują tranzyt w obydwu kierunkach z wyszczególnieniem krajów na zapleczu, korzystających z usług portu gdyńskiego oraz z podaniem głównych rodzajów towarowych w obrocie tranzytowym.

a) Tranzyt czechosłowacki

Tranzyt Czechosłowacji w r. 1934 wyniósł 74.540 t. z czego na import przypada 61.263 t. i na eksport 13.277 t. Jak wynika z powyższego, import czechosłowacki przez port gdyński w r. 1934 jest 4,5 razy większy od eksportu. Najważniejsze artykuły przywozu oraz wywozu czechosłowackiego ilustruje poniższe zestawienie:

(w tonach)
(pozycje powyżej 500 t.)

Import		Eksport	
bawełna	8.998	celuloza	4.178
skóry	6.752	słód	2.952
guma surow.	3.774	naftalina	1.558
garbniki	6.056	drzewo	1.301
ruda żel.	4.335	wyr. met.	1.074
śrut soja	4.186	różne	—
złom żel.	3.032		
fosforyty	2.148		
sól potas.	4.000		
wełna	1.008		
piryty	2.880		
ryż surow.	984		
wypałki pirytowe	7.602		
różne	—		
Razem	61.263	Razem	13.277

Jeśli chodzi o pochodzenie importu Czechosłowacji, to 52,2% przypada na Europę i 47,8% na kraje pozaeuropejskie. Z eksportu natomiast 18,6% skierowano do Europy i 81,4% do krajów pozaeuropejskich.

b) Tranzyt rumuński.

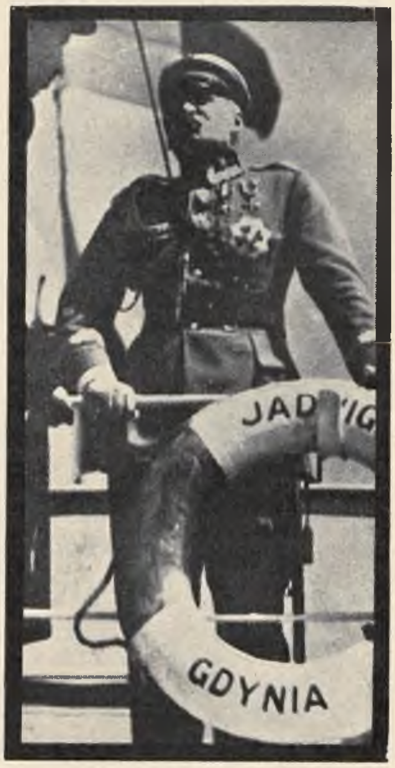
Tranzyt Rumunji przez port gdyński wyniósł w r. 1934 — 2.071 t. z czego na przywóz przypada 812 ton i na wywóz 1.259 t. Stosunek przywozu do wywozu przedstawia się jak 1: 2,6.

Najważniejszemi artykułami obrotu tranzytowego Rumunji są: w imporcie śledzie — 559 t., pochodzenia europejskiego, głównie z Anglji. Eksport składa się z różnych towarów wysokowartościowych w małych ilościach, jak bekony, pierze, produkty ropy naftowej, wywiezionych do Europy lub Stanów Zjednoczonych A. P.

c) Tranzyt węgierski.

Tranzyt Węgier, jaki przeszedł w r. 1934 przez port gdyński wynosi 14.787 ton. Z tego na przywóz przypada 13.998 t., i na wywóz — 789 t. Przywóz jest 17,7 razy większy od wywozu.

Głównym artykułem przywozowym jest złom żelazny — 11.237 t. którego przywieziono 95,6% z krajów europejskich i 4,4% z Ameryki Południowej. W eksporcie najważniejszą rolę odgrywa słód — 312 ton, wywieziony do Stanów Zjednoczonych A. P. i groch — 327 t. z przeznaczeniem do Niemiec.



d) Tranzyt austrjacki.

Działalność akwizycyjna na terytorjum Austrji dała już w roku 1934 pewne niewielkie rezultaty. Obroty tranzytowe tego państwa osiągnęły bowiem ogólną liczbę 276 t. towarów wysokowartościowych, jak papier, jabłka, skóry i t. p. Z liczby tej 50 t. przypada na przywóz w 40% z krajów amerykańskich i w 60% z Europy. W wywozie na ogólną sumę 226 t. figuruje linoleum i blacha skierowana do Europy.

Cały zatem obrót tranzytowy portu gdyńskiego w transportach z lądu na morze i z morza na ląd, wyniósł w r. 1934 — 91.673,8 t.

Z liczby tej przypada na obroty tranzytowe:

a) Czechosłowacji 74.540 t.
b) Rumunji 2.071 t.
c) Węgier 14.787 t.
d) Austrji 276 t.

Do pozycji tych dochodzi jeszcze t. zw. tranzyt morski, a więc te transporty, które weszły do portu gdyńskiego w celach dalszego eksportu. Ładunki te nadeszły drogą morską i wyszły, po mniejszym lub większym okresie czasu, również drogą morską. Składają się one na pojęcie t. zw. transportów łamanych.

Tranzyt morski przedstawia się dotychczas jeszcze w bardzo szczupłych rozmiarach. Ogólny obrót tranzytu morskiego wynosi 6.758 t. Dominującą rolę w tej liczbie odegrały ładunki papieru, idącego z Finlandji do krajów Lewantu. Stanowią one 93,8% ogólnego tranzytu morskiego. Reszta przypada na wymianę ładunków drobnicowych za pośrednictwem portu gdyńskiego. Wchodzą tu w grę transporty drobnicowe wysokowartościowe:

1) ze Stanów Zjedn. A. P. do krajów bałtyckich, Finlandji i Niemiec . . . . 171 t.
2) z Brazylji do Łotwy . . 10 t.
3) z Włoch do krajów skandynawskich . . . . . . 19 t.
4) z Norwegji do Niemiec, Łotwy i Litwy . . . . 36 t.
5) z Estonji do Stanów Zjd. A. P. . . . . 50 t.
6) z Niemiec do Stanów Zjd. A. P. . . . . 30 t.
7) z Niemiec do Szwecji . 15 t.
8) z Egiptu do Łotwy . . 10 t.

Prócz tego w tranzycie morskim figuruje cały szereg pozycyj, których ze względu na ich szczupłość się nie wymienia.

Inż. J. GINSBERT

Stocznia Marynarki Wojennej w Gdyni

KWESTJA budowy okrętów w kraju wyłoniła się sama przez się w chwili odzyskania przez Polskę dostępu do morza. Jednakże konieczność gruntownego przygotowania podstaw pod tę zupełnie dla nas nową gałąź przemysłu i techniki, oraz szereg innych względów natury ekonomicznej — sprawiły iż zagadnienie to, mimo swej wagi, dość długo czekało na rozwiązanie.

Były próby stworzenia placówki prywatnej, toczyły się pertraktacje z firmami zagranicznemi. Jednakże nie doprowadziły one do zrealizowania budownictwa okrętowego z tych czy innych względów. A tymczasem w miarę rozrostu marynarki handlowej oraz palącej konieczności rozbudowy marynarki wojennej — kwestja stoczni okrętowej w Gdyni stawała się z dnia na dzień bardziej aktualną.

Skoro więc władze polskiej marynarki wojennej przekonały się, że dalsza zwłoka staje się wręcz szkodliwa dla dobra sprawy, a jednocześnie stwierdziły iż część personelu jest już odpowiednio przygotowana do podjęcia prac — władze te postanowiły własnemi si-

łami przystąpić do zrealizowania idei budowania okrętów na własnej stoczni.

I tak w czerwcu 1934 roku, jak tylko minister Spraw Wojskowych, nieodżałowanej pamięci Wódz Narodu Marszałek Józef Piłsudski, nie wahając się, budowę stoczni zatwierdził, polecając wyasygnowanie odpowiednich na to kredytów, — przystąpiono do pracy.

Z pierwszych pięciu miljonów złotych, wyasygnowanych w budżetach 1933/34 i 1934/35, wykonano większość robót czerpalnych i refulacyjnych, dotyczących terenów pod przyszłe budynki basenów i nadbrzeży. Prace te są w toku, będą niedługo ukończone i stanowią stosunkowo najdroższą część robót. Także w roku bieżącym zostanie wykonana część sieci komunikacyjnej (z możliwością rozszerzenia w miarę rozrostu stoczni) oraz rozpoczęta budowa warsztatów głównych, traserni i składu stali. W budżecie 1936/37 zostaną przewidziane odpowiednie kredyty za które wykonane będą dalsze inwestycje, a w szczególności pierwsza pochylnia budowy okrętów dla jednostek do 1500 ton wyporności. Warsztaty kadłubowe otrzymają jedno z najbardziej nowoczesnych urządzeń na świecie i wyposażone zostaną bogato w potrzebny im sprzęt.

Tu zaznaczyć należy, że w celu ułatwienia zadania naszemu przemysłowi i przyciągnięcia go do pracy w tej nowej dlań dziedzinie, władze marynarki wojennej, ze zwykłą im troskliwością, postanowiły przyjść z pomocą temu przemysłowi, opierając działalność stoczni całkowicie na wytwórczości krajowej i nie dublując żadnego z posiadanych już w kraju przez przemysł ten urządzeń. A więc warsztaty mechaniczne, odlewnia i t. p. urządzenia stoczni, nie będą większe niż tego wymaga lokalna potrzeba — gros zamówień zaś udzielane będzie na zewnątrz, istniejącym zakładom przemysłowym. W ten sposób sprawdzi się w zupełności zdanie, że tysiące ludzi, nawet w samej stoczni niezatrudnionych dzięki niej właśnie pracę otrzymać będą mogły.

Co się tyczy samej stoczni, to plan jej w grubszych zarysach podany, przedstawia się jak następuje:

Okręty budowane będą na pięciu pochylniach różnej wielkości, z których mała, jak wyżej wskazano, wykonana będzie natychmiast, średnia zaś (jednostki do 3000 ton, z możliwością przedłużenia i powiększenia) zaraz po niej. Pozostałe trzy pochylnie — dla średnich i większych jednostek, będą budowane w miarę postępu robót i przyznawania potrzebnych kredytów.

Ogólna powierzchnia terenu stoczni wynosić będzie 46 hektarów, z czego z górą 10 hektarów przestrzeni wodnej. Między kadłubownią a pochylniami istnieć będzie wielki plac, pozwalający na montowanie większych części składowych, które następnie dźwigami podnoszone będą na pochylnie. Wolna przestrzeń wodna przed temi ostatniemi wynosić będzie około 650 metrów, co zapewni zupełnie bezpieczeństwo i możność hamowania spuszczanych na wodę okrętów.

Warsztaty obejmować będą wzmiankowaną kadłubownię wraz z kuźnią, kotlarnią, magazynem stali, składem węgla oraz trasernią. Znajdzie w nich miejsce odpowiednia ilość obrabiarek, walców, pras i innych maszyn pomocniczych. Budynek główny będzie miał 100 metrów długości na 60 szerokości, przyczem długość tej hali będzie mogła być powiększona w miarę potrzeby.

Dla wykończenia okrętów po spuszczeniu z pochylni, oraz dla remontu jednostek istniejących, przewidziano basen o wzmiankowanej powierzchni 10,2 hektarów i nadbrzeżach długości ogólnej około jednego kilometra. Basen ten osłonięty będzie ostrogą od fali, która w kanale portowym Gdyni daje się czasem we znaki. Na brzegu zainstalowana będzie odpowiednia ilość dźwigów ruchomych (kranów portowych) na szynach, których nośność wynosić ma do 40 ton, a zasięg około 18 metrów. W przyszłości przewiduje się potężny dźwig pływający, nośności około 120 ton.

Głębokość basenu będzie doprowadzona średnio do 10 metrów, tak aby dok pływający mógł bezpiecznie zagłębiać się nawet pod okrętami do 3000 ton wyporności. Projektuje się też budowę większego doku suchego tuż obok kadłubowni, tak aby ułatwiło to pracę przy wymianie blach kadłuba. Obok doku suchego będzie miejsce na wyciąg (slip) dla małych okrętów.

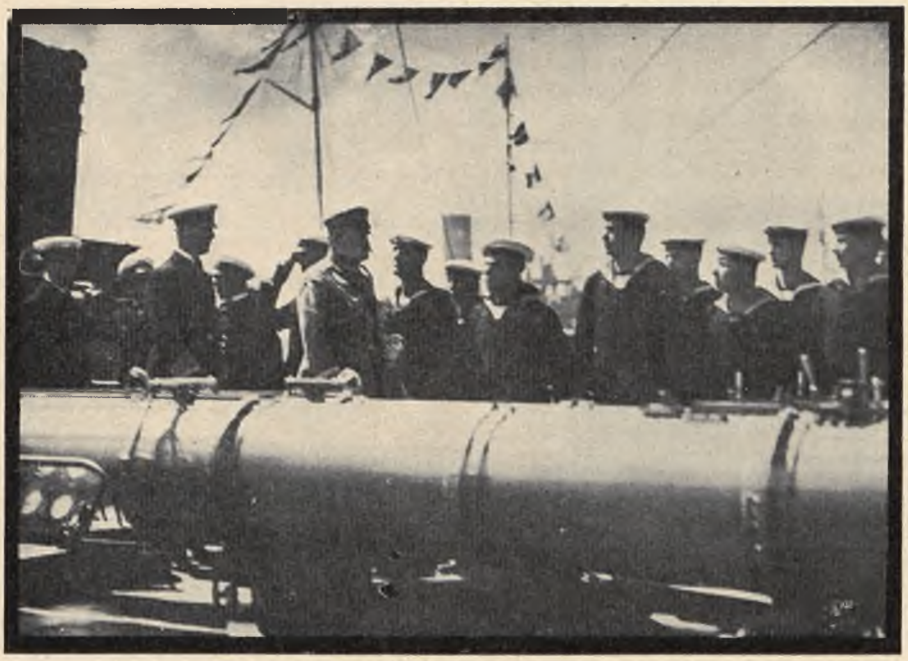
Wzdłuż nadbrzeża rozmieszczone będą warsztaty maszynowe i wyposażenia okrętów, a mianowicie: warsztat ślusarsko - mechaniczny, warsztat blach cienkich, odlewnia, modelarnia, magazyn surowców, magazyn modeli, kotlarnia, kuźnia, narzędziarnia, stacja prób kotłów, warsztat rur, elektromonternia, montownia, spawalnia, malarnia, warsztaty obróbki drzewa, hale dla remontu motorówek i żeglarnia.

Magazyny i składy rozmieszczone będą odpowiednio na terenie stoczni i połączone siecią torów kolejowych. Natomiast budynki administracyjne umieszczono przy wjeździe na teren, tak aby można je było izolować od części wykonawczo-technicznej. Osobna kantyna zapewni pracownikom stoczni zdrowe i tanie wyżywienie, bez konieczności opuszczania zakładu w porze obiadowej. Garaże dla samochodów i traktorów oraz szereg mniejszych objektów uzupełniają całość, która po programowem wykończeniu wszystkich robót przedstawiać się będzie imponująco.

Na miejsce dla stoczni marynarki wojennej — pierwszej w Polsce (jeśli nie liczyć małych i rzecznych), obrano połać portu u podnóża wzgórz Oksywskich, w pobliżu portu wo-

jennego. Stocznia jednak podejmować się będzie także budowy okrętów handlowych.

Prace, jak zaznaczyliśmy, są w pełnym toku i jeśli wszystko pójdzie pomyślnie, rok 1936 stanie się w dziejach Polski na morzu datą epokową: Na jesieni tego bowiem roku należy się spodziewać założenia na polskiej stoczni pierwszej jednostki wojenno-morskiej, budowanej już całkowicie własnemi siłami. Być może iż będzie to jednostka bojowa budowana właśnie ze składek społeczeństwa wojskowego i cywilnego (Łódź podwodna z funduszu im. marsz. Piłsudskiego, albo z Funduszu Obrony Morskiej L. M. K.), co podkreśli jeszcze fakt iż władze marynarki wojennej i całe społeczeństwo pracują zgodnie nad stworzeniem tej „armaty wodnej" o którą najświatlejsi przedstawiciele narodu od pięciuset lat wołali.



O potrzebie marynarki wojennej i korzyściach z budowy okrętów na własnej stoczni nie potrzebujemy pisać, sprawa ta jest bowiem nadto dobrze znana naszym Czytelnikom. Wystarczy jeśli zaznaczymy iż niema poprostu gałęzi przemysłu, którejby budowa okrętów zbliska niezainteresowała, w szczególności zaś budowa okrętów wojennych, wymagających jeszcze większego udziału wytwórczości i większej różnorodności materjałów od statków handlowych. Niedarmo w Stanach Zjednoczonych na budowie okrętów wojennych oparto główne zasady walki z bezrobociem.

Tu więc niewątpliwie „pożyczka inwestycyjna" będzie mogła odegrać dużą rolę. Jeśli bowiem jej zadaniem jest ożywienie przemysłu i handlu oraz zwalczanie bezrobocia, to w żadnej innej dziedzinie nie znajdzie ona tak obszernego i korzystnego zastosowania. Amerykański „National Recovery Act" jest tego jawnym dowodem. Z drugiej zaś strony dodatkowe kredyty inwestycyjne przyśpieszą dokonanie samego dzieła, a co zatem rozbudowę obu naszych marynarek: wojennej i handlowej — tak potrzebnych państwu i narodowi.

Tak oto powstaje w Gdyni stocznia marynarki wojennej — jeszcze jeden dowód, że Polska kroczy wytrwale na drodze wiodącej do potęgi i dobrobytu — przez morze.

H. ZUBRZYCKA

Legenda o masztowej sośnie

W OSTATNICH dniach kwietnia doniosła prasa o przyznaniu nagrody marynistycznej im. ś. p. Jerzego Szareckiego utalentowanemu poecie Januszowi Stępowskiemu za poemat p. t. „Legenda o Masztowej Sośnie".

Nagrodzony utwór ukazał się przed paroma miesiącami, nakładem Głównej Księgarni Wojskowej. Zdobył on sobie duże uznanie krytyki i czytającej publiczności, zarówno z uwagi na piękną wartość wewnętrzną, jak i zewnętrzną szatę graficzną.

Książka została wydana z niezwykłym, jak na obecne warunki, pietyzmem. Okładkę, układ, ilustracje, inicjały i ręczne kolorowanie każdego egzemplarza, opracowało atelier Girs i Barcz, nadając dziełu wysoką wartość bibljofilską. W ten sposób zgodnie z piękną graficzną szatą książki, ukazał się na półkach księgarskich niezwykle piękny i uduchowiony epos Polskiego Morza.

„Legenda o Masztowej Sośnie" to pierwszy poemat w naszej literaturze marynistycznej, sięgający do źródeł ducha morskiego. Utwór przedstawia dzieje wspaniałej sosny polskiej, która w XVII wieku spełniała szczytną misję na dalekich morzach. Trzeba bowiem odrazu wspomnieć fakt niezwykle znamienny dla morskich tradycyj polskich, że masztowe sosny, z prastarych puszcz polskich, spławiane Wisłą, Narwią i Bugiem do Gdańska, wędrowały stąd w daleki świat mórz i oceanów. Wysługiwały się na masztach flot hiszpańskich, portugalskich i angielskich, cenione wielce dla wspaniałej gonności strzały, dochodzącej jedynie w puszczach naszych do 45 mtr. wysokości.



Janusz Stępowski

Ten motyw, niezwykle interesujący w obecnem odgrzebywaniu historji polskiej marynistyki, przyjął poeta za doskonałe i jakże uduchowione tło swych wzlotów twórczych.

Masztowa Sosna Janusza Stępowskiego, jako tak pojęty synonim naturalnego piękna, siły bojowej i bohaterskiego przeznaczenia, jest świadkiem tworzenia się floty oliwskiej za czasów Zygmunta III-go. Ona to, kierując jak buławą losami bitwy oliwskiej, odnosi w roku 1627 wiekopomne zwycięstwo, upamiętnio-

ne przez Stępowskiego cudnym, archaizowanym językiem i wzruszającą modlitwą:

Żeś mi pozwolił w hetmańskim pancerzu
kierować bojem z masztowej buławy,
na banderoli ci niosę dzień sławy,
Ojcze siewierzów!
Przychylny wietrze na klinomierzu
Oliwskiej sprawy!

Rozplotłam włosy, jak nici pajęcze,
i w lin pokosie od szczęścia omdlewam
żeś moją glorję z sosnowego drzewa
uniósł na żaglach, rozpiętych jak tęcze...
Tobie, Żywico Mórz Wezbranych, śpiewam,
wpół przepasana wonną aureolą,
pachnąca jodem i błyszcząca solą...
Tobie w kryształy kwarcu skronie wieńczę,
niechże mnie kąpie Twej łaski ulewa,
na strunach deszczu ramiona rozlewam,
na rejach dźwięczę —

Dwa te momenty, opis bitwy pod Oliwą, jak i modlitwa na pobojowisku, stanowiąca istotnie prawdziwą perłę liryki współczesnej, kończą pierwszą część poematu. W drugiej części zaczyna się prawdziwa legenda o masztowej sośnie — jej droga powrotna poprzez wieki.

Jej powrót wymodlił sobie ówczesny strażnik Lanckoroński, będący historycznym wyrazem rycerstwa „morskiej wiary" na ostatnim szańcu Rzplitej — na Helu. Wraca duchem sosna masztowa na czele zygmuntowskiej armady z Wismaru, gdzie znalazła swój dziejowy zgon w 1632 r. „...Bo Ojcu-Wodnikowi dała swój miecz sosnowy, jednak za Matką-Ziemią tęskniła wieczność całą..."

W tej powrotnej wędrówce widzi ją latarnik na Rozewji, jak i dzisiejsza Gdynia. I tu — przy wtórze gdyńskiej śpiewanki, w trudzie dnia codziennego, gdy właśnie nieznany ludziom szary pracownik z tłumu, Jaksa Sebastjan, zatapia keson u wrót gdyńskich, gdy obok dźwięczą potężne elewatory i gdy nowy statek właśnie opuszcza dok pod polską banderą, — sosna masztowa z zachwytu rozsypuje się w bursztyny:

...A ja ci matko — ziemio moja,
grobem dziś sięgam po gościniec, —
tobie mój hełm i śpiąca zbroja,
giezłeczko w kruchej pajęczynie.

Spowita w kir i całun zgrzebny,
zwinięta ciałem w fal sztandarze,
niosę ci miecz mój niepotrzebny:
maszt wysłużebny na ołtarze.

Ten go podejmie kto zrozumie,
że mu w pomniku bliżej ciebie
z kośćmi żeglarzy, śpiących w triumie,
jak w nim prześniłam sama siebie.

Piękny pod względem formy utwór poetycki Janusza Stępowskiego, posiada również piękną wartość dydaktyczną. Jak słusznie wspomniano o tem w recenzjach prasowych, jest to jakby spowiedź wiekowych marzeń tych zapomnianych żeglarzy, którzy jak Krzysztof Arciszewski wraz z legendą o masztowej sośnie przeżyli przymusową tułaczkę pod obcą flagą i jak Conrad Korzeniowski daremnie szukali drogi powrotnej do rodzinnej ziemi, jakby to była tęsknota „trumny za kołyską". Nadto wyraża się w poemacie niezwykle głęboka w swem ujęciu pochwała zasługi nieśmiertelnej, która dzieje dawnej i dzisiejszej Rzplitej wiąże organicznie z miłością ziemi ojczystej i jej wydajnem bogactwem natury w obliczu żywiołów morskich.

Tajemnicą wniknięcia w temat tak szeroko rozpięty i śmiało przeprowadzony nie jest wyłącznie prawdziwe, rzetelne natchnienie poety. Janusz Stępowski jest byłym marynarzem, zna więc morze i rozumie je bezpośrednio. Złożył na to dowód w wielu swych feljetonach, słuchowiskach radjowych i innych publikacjach morskich. Prócz tego w utworze jego na specjalną uwagę zasługuje żywy język żeglarski, umiejętnie przeplatający bogatą formę stylu archaizowanego.

W dniu 27 kwietnia b. r. słyszeliśmy fragmenty „Legendy o Masztowej Sośnie" na uroczystym wieczorze autorskim, urządzonym w Warszawie przez Związek Literatów i Dziennikarzy Polskich. I rzecz znamienna, — w recytacjach dźwięczały mocne wiersze poety z taką siłą, jakby staropolska mowa i trudność słownictwa żeglarskiego nie stanowiły żadnej przeszkody, nietylko dla wyczucia waloru słowa, ale również i jego wzruszającej treści formalnej. Niewątpliwie poemat ten, stojący na wysokim poziomie twórczości poetyckiej, przedstawia w swych fragmentach recytatorskich doskonały materjał dla akademij podczas obchodów i uroczystości, związanych z Świętem Morza.

Książka Stępowskiego, jako literackie dzieło bibljofilskie, może być prawdziwą ozdobą salonów i bibljotek. Najlepszą jednak korzyścią będzie oddanie jej w ręce młodzieży, jest to bowiem książka wymarzona dla naszego młodego pokolenia, zrastającego się obecnie tak żywo z naszem Polskiem Morzem.

GRT.

„Elemka" wyruszyła w świat

W DNIU 8 maja 1935 roku wyruszył w świat z Gdyni s/m „Elemka" — pięciomasztowy szkuner, zakupiony z funduszów Ligi Morskiej i Kolonjalnej, uwożąc ładunek polskich towarów, oraz kilku przedstawicieli Ligi. Komendantem statku jest kpt. ż. w. Szczygielski, nadto zaś część załogi stanowi 24 uczniów Państwowej Szkoły Morskiej.

Poprzedniego dnia w sali Rady Miejskiej Gdyni prezes Zarządu Głównego Ligi Morskiej i Kolonjalnej, gen. dyw. Orlicz-Dreszer, wygłosił odczyt na tematy emigracyjno-kolonjalne. Odczyt zgromadził elitę społeczeństwa gdyńskiego, z dowódcą floty kontr-admirałem Unrugiem i komisarzem Rządu Sokołem na czele.

Prelegent rozpoczął od kwestji myśli przewodniej, zdolnej skupić interesy ludów, zamieszkujących Polskę, w jedną ideę dla dobra państwa i narodu. Idea taka istniała np. we Francji, gdzie Gallowie, Flamandzi, Bretończycy, Normanowie, Niemcy, Prowansalczycy i inne ludy, skupiły się wokoło niej tworząc jednolitą całość, będącą podstawą mocarstwowości. Tymczasem w dawnej Polsce, gdzie przesadne pojęcie wolności, brak myśli przewodniej i stałego wysiłku państwowego, opartego na dalekowzrocznej polityce, doprowadziły do upadku i rozbiorów — idei takiej nie stało.

Pracowaliśmy dla obcych, oddawaliśmy obcym w arendę nasze skarby — z morzem na czele. W momencie kiedy odkryto Amerykę i narody ruszyły na podbój świata, Polacy pozostali w swych zaściankach, nie umiejąc wytworzyć ideologji zdobywców. To zaniedbanie świata i morza odbiło się fatalnie na naszym rozwoju politycznym i gospodarczym. A zwycięskie nasze walki na rubieżach wschodnich, korzystne były tylko dla Europy — nie zaś dla nas.

Po rozbiorach, idea odzyskania niepodległości przez 150 lat kwitła w Polsce i wywołała wzrost sił moralnych narodu. Ale z chwilą zmartwychwstania Polski — zatracono znów ideę. Nadużywano hasła mocarstwowości, nie wiedząc co ono właściwie oznacza. Cieszono się z przyrostu ludności, który w gruncie rzeczy staje się poważną troską socjalną. Boć dawniej patrjotyzm nasz był czysto polityczny, podczas gdy gospodarczo pracowaliśmy dla obcych, a nadmiar sił roboczych wysyłaliśmy zagranicę, gdzie dola robotnika polskiego wielce zbliżoną była do doli murzyna albo kulisa. Obecnie brak możliwości emigracyjnych i zorganizowanego wychodźtwa powiększa niedostatek wewnątrz kra-

ju, jednocześnie zaś masa 7 miljonów Polaków, osiadłych na obczyźnie, jest dla Polski z punktu widzenia gospodarczego tak dobrze jak stracona. Podczas gdy Anglik na obczyźnie kupuje w swoim kraju towarów za 30 dolarów rocznie, to Polak-emigrant korzysta z wytwórczości krajowej zaledwie za 50 centów, przyczem tenże Anglik zarabia przeciętnie sześć razy więcej od Polaka tylko dla tego, że swego czasu świat nie był dlań zamały.

Nasz bilans handlowy jest dodatni tylko z Europą, podczas gdy z innemi częściami świata jest ujemny lub żaden. Gdynia — wielki port europejski — w bardzo małym stopniu związana jest z Afryką, Azją i Ameryką, a wcale z Australją. Jedynym towarem, który do tej pory na szerszą skalę eksportowaliśmy, był dobry i tani, często w nieludzki sposób na obczyźnie eksploatowany robotnik. Oddawaliśmy obywateli swoich obcym, nie jako pionierów i zdobywców, ale jako niewolników.

Stąd konieczność gospodarczego wyruszenia w świat, przy jednoczesnem rozpoczeciu wewnątrz kraju pracy kolonizacyjnej i robót publicznych na szerszą skalę. Światowy handel Polski, P o l s k a n a w s z y s t k i c h m o r z a c h ś w i a t a — oto nowa idea za którą winien pójść cały naród. Idziemy wprawdzie w świat spóźnieni z własnej winy o lat 500 i trudno dziś o własne terytorja kolonjalne. Ale możemy stworzyć bądź kondominjum gospodarcze z którems z państw do tego skłonnych, bądź też przystąpić przynajmniej do zorganizowania wychodźtwa, obrony jego przed wynarodowieniem i uciskiem, a także obrony naszych interesów gospodarczych. Potrzebne nam do tego gorące serca i silne umysły, bo za lat 20 może być zapóźno.

Twórca Gdyni minister Kwiatkowski powiedział, że Polska nie może żyć przeciętnością. Jedną z naszych nielicznych zalet jest to, że jesteśmy odważni. A więc śmiało wziąść się możemy do dzieła. Pan Bóg, tworząc świat, nie kazał Polakowi dusić się nad Wisłą. Ale Opatrzność nie pomaga słabym i niedołęgom. To też liczyć możemy tylko na własne siły i jeśli nie chcemy kurczyć się gospodarczo i politycznie, — musimy sami się wydźwignąć i zrealizować hasło: Polska na świecie.

W realizowaniu tej idei Liga Morska i Kolonjalna jest awangardą społeczeństwa. Wyjście „Elemki" na morze, to niejako dalekie rozpoznanie, rzucenie myśli, za któremi czyn nadążyć powinien. Myśli, które tworzą i przyciągają wszystkich. Trzeba będzie wysiłku sfer gospodarczych narodu aby wykorzystać zwiady „Elemki". Psychologja Polaka musi ulec zmianie i nie może być obchodów bez czynu. A na straży tych naszych poczynań stać musi odpowiednio silna do naszych potrzeb marynarka wojenna, gwarantująca wolność morską i gotowa upomnieć się o prawa osiadłych za morzem obywateli. Przecież pamiętamy, że podczas gdy kaprowie angielscy stworzyli podwaliny mocarstwowości Wielkiej Brytanji i stali się symbolem wielkości narodu brytyjskiego, kaprowie polscy bezużytecznie dali głowy pod topór katowski. Nauka stąd płynąca jest po dziś dzień aktualna.

Apelem do popierania akcji Ligi w kierunku zrealizowania idei — Polska bandera na morzach świata — zakończył gen. Dreszer swoją prelekcję.

Nazajutrz zaś, po poświęceniu okrętu przez ks. Turzyńskiego, i przemówieniach okolicznościowych, „Elemka" — galą flagową przybrana — odpłynęła przy dźwiękach Hymnu narodowego i okrzykach zebranego na wybrzeżu tłumu. Życzenia pomyślnego wiatru towarzyszą jej ze strony wszystkich tych, dla których hasło „Polska na morzu" nie jest czczym frazesem.

ZYGMUNT BRODATY
Korespondent Państwowego Instytutu Eksportowego

Sytuacja gospodarcza Szwecji

CYFRY wywozu ze Szwecji w roku 1934 w tych dniach opublikowane, potwierdzają zauważone znaczne polepszenie w handlu zagranicznym i wogóle w życiu gospodarczem w zeszłym roku. Okazuje się bowiem, że wywóz, dochodzący do sumy 1.302 miljonów koron, równa się zupełnie wartości przywozu, który też prowizorycznie obliczają na tę samą sumę (cyfry ostateczne nie zostały jeszcze ustalone). Jest to wzrost o całe 224 miljony w porównaniu z rokiem poprzednim, a o 355 miljonów w porównaniu z rokiem 1932. Największy wzrost wykazał wywóz rudy żelaznej, masy papierowej i papieru, drzewa oraz żelaza. Dość znaczny, jak na tutejsze stosunki, był wywóz zboża, aczkolwiek po cenach niskich przynoszących stratę w porównaniu ze sztucznie, na wysokiej stopie utrzymywanemi cenami krajowemi. Tak samo znaczny eksport masła i bekonów wynoszący łącznie 72 milj. koron odbywał się ze stratą. Mianowicie wywóz masła do Anglji wobec niskich cen panujących na rynku angielskim był możliwy jedynie dzięki subwencji i opodatkowaniu produkcji pracującej dla rynku wewnętrznego. Masło sprzedawane w Anglji po cenie kor. 1.35 za kg na rynku krajowym było utrzymane w cenie kor. 2.35. Ta forma pomocy udzielanej mleczarstwu i konsumentom angielskim kosztem konsumentów szwedzkich wywołuje coraz liczniejsze protesty i znaki niezadowolenia. W istocie też, ponoszenie tak dużych ofiar na rzecz eksportu w kraju cieszącym się od szeregu lat korzystnym bilansem handlowym a dodatnim bilansem płatniczym wydaje się być niepotrzebnem. Pomoc rolnictwu niezawodnie mogłaby być dana przez podniesienie konsumcji krajowej choćby z uszczerbkiem dla tej branży eksportu, natomiast zmniejszając import tłuszczów sprowadzanych dla wyrobu margaryny, która obecnie w wielkiej mierze zastępuje drogie masło.

Ożywienie w przemyśle i handlu zagranicznym odbiło się też na stosunkach gospodarczych wewnątrz kraju, i przemysł pracujący dla rynku wewnętrznego wykazuje znaczne postępy. Dobrobyt ogólny wraca do stopy przedkryzysowej, co wynika z ożywienia jakie zapanowało w branżach luksusowych jak budowie i imporcie samochodów, budownictwie w celach socjalnych, sportowych i t. p. Wogóle stwierdzić można, że Szwecja zwycięsko przetrwała miniony już, z jej punktu widzenia, najgorszy punkt nasilenia kryzysu gospodarczego.

Mimo olbrzymich wydatków na rzecz robót publicznych i pomocy dla bezrobotnych, finanse państwowe są zdrowe, a polepszona w ub. i w bież. r. sytuacja daje państwu i skarbowi dochody znacznie przekraczające sumy preliminowane. Rząd skonwertował już w zeszłym i ubiegłym roku za kilkadziesiąt miljonów pożyczek państwowych na 3% i wypuszcza od czasu do czasu, na wydatki bieżące bony skarbowe z dyskontem poniżej 2% rocznie. Daje się odczuwać znaczny przerost kapitałów płynnych co nietylko powoduje spadek ogólny stopy procentowej, ale nawet brak lokat zadawalających, na skutek czego, olbrzymie sumy zostały zmobilizowane w banku państwa bezprocentowo wynosząc około 400 milj. koron. I tu występuje na jaw odwrotna strona tego zresztą błyszczącego medalu.

Mimo pozorów rosnącego dobrobytu i niezawodnej zamożności kraju, mimo wysiłków czynionych przez władze rządowe i komunalne, bezrobocie nie zostało zażegnane i, co gorsza, zdaje się być zjawiskiem nie do zażegnania. W pewnych tylko, nielicznych zresztą, branżach przemysłowych udało się dać znowu pracę bezrobotnym, jak np. w leśnictwie i hutnictwie. Ale pozostaje wciąż masa około 80.000 bezrobotnych dla których nawet przy obecnej, sprzyjającej, konjunktu-

rze nie ma sposobu znaleźć zatrudnienia. I niema widoków, przy coraz bardziej rozwijającej się racjonalizacji przemysłu i rolnictwa oraz udoskonalonej technice, aby nawet jeszcze bardziej wzmożona produkcja mogła owe rzesze bezrobotne w większej mierze zatrudnić. Jedynie rolnictwo odczuwa ciągle pewne zapotrzebowanie rąk roboczych. Powrotowi byłych robotników do pracy na roli stoi jednak na przeszkodzie przedewszystkiem brak przystosowania robotnika fabrycznego do pracy na roli, a w wypadkach robotników — byłych rolników, niechęć do pracy na roli bardziej uciążliwej i gorzej płatnej niż nawet robotników zatrudnionych przy pracach pomocniczych rządu. Rząd bowiem, wierny swym zasadom socjalistycznym i głuchy na głosy ostrzegawcze opozycji, płaci bezrobotnym płace według taryf ustalonych przez związki robotnicze na miejscu, znacznie wyższe niż płace robotników rolnych. Polityka ta demoralizuje robotników odbierając im główną podnietę do wykorzystywania okazji jakie może ofiarować wolny rynek pracy. Przyszłość też nie wydaje się rokować znaczniejszego rozwoju w przemyśle, któryby mógł spowodować wchłonięcie rzesz bezrobotnych. Opinję taką wypowiedział niedawno światowej sławy finansista, dyrektor banku Stockholms Enskilda, Marcus Wallenberg. Wykazał on, że mimo dobrej konjunktury i wielkich zapasów wolnych kapitałów nowe inwestycje od szeregu lat coraz bardziej się zmniejszają. Średnia suma w ostatnich trzech latach wynosiła zaledwie 117,5 milj. kor. czyli zaledwie połowa tego co w 1913 r. Emisje dokonane w ostatnich latach miały na celu konsolidację i konwersję dawnych długów i były przedsięwzięte przeważnie przez państwo i samorządy. Wallenberg uważa, że Szwecja w obecnej chwili już opanowała wszelkie możliwości eksploatowania swych własnych bogactw naturalnych w górnictwie, leśnictwie, hutnictwie, żegludze i innych przedsiębiorstwach wymagających dużego nakładu kapitału. Co jeszcze pozostało do zrobienia na polu elektryfikacji i rozbudowy sił wodnych nie może w żadnym razie wymagać takich wysiłków jak w swoim czasie rozbudowa sieci kolejowej, dzisiaj ostatecznie ukończonej, wobec rozwoju komunikacji samochodowej. Czynione dziś we wszystkich krajach wysiłki w celu ograniczenia importu z zagranicy zmuszają Szwecję do coraz większego liczenia się z ograniczeniem swego przemysłu do pokrycia zapotrzebowania krajowego. Nato nietylko wystarczą kapitały własne, krajowe, ale pozostanie znaczna ilość kapitałów wolnych na lokaty zagranicą.

Wywody doświadczonego finansisty wskazują na tworzące się zrozumienie konieczności ekspansji kapitałów szwedzkich w kierunku popierania rozwoju gospodarczego w krajach pozbawionych kapitałów, a mogących stać się dzięki nim dobremi odbiorcami. Chodzi tylko oto aby kapitał szwedzki nabrał zaufania do stosunków i stałości gospodarczej danego kraju, aby tam szukał lokaty i zarobku o który w Szwecji samej coraz trudniej.

Prezes Międzynarodowej Izby Handlowej w Gdyni

W DNIU 29 kwietnia przybył do Gdyni prezes Międzynarodowej Izby Handlowej p. H. F. Fentener van Vlissingen w towarzystwie sekretarza generalnego M. I. H. p. P. Vasseur'a.

Po złożeniu wizyty Komisarzowi Rządu oraz prezesowi Izby Przemysłowo-Handlowej goście zwiedzili port w towarzystwie przedstawicieli Gdyńskiej Izby, poczem byli podejmowani obiadem, w którym wzięli udział: Komisarz Rządu, przedstawiciele Izby oraz sfer portowych.

Prezes Fentener van Vlissingen interesował się szeregiem spraw, związanych z portem gdyńskim, konferując z poszczególnymi przedstawicielami życia gospodarczego.

W godzinach wieczornych goście opuścili Gdynię, udając się do Warszawy. Celem pobytu w Polsce prezesa Międzynarodowej Izby Handlowej jest nawiązanie bezpośredniego kontaktu z przedstawicielami naszych najważniejszych ośrodków gospodarczych.

* * *

W dniu 2 maja odbyła się w Izbie Przemysłowo-Handlowej w Warszawie konferencja, urządzona staraniem Polskiego Komitetu Narodowego Międzynarodowej Izby Handlowej w porozumieniu ze Stowarzyszeniem Polskich Dziennikarzy i Publicystów Gospodarczych — z okazji pobytu w Polsce p. H. F. Fentenera van Vlissingena — prezesa M. I. H.

Konferencję zagaił prezes Polskiego Komitetu Narodowego p. B. Herse, poczem prezes Stow. Dziennikarzy i Publ. Gosp. dr. Alfred Kielski powitał p. H.F. vanVlissingena, podkreślając rolę i znaczenie prac Międzynarodowej Izby Handlowej.

Skolei przemówił p. Fentener van Vlissingen, podnosząc dodatnie wrażenie, jakie wywarła na nim Polska. Prezes M. I. H. szczególnie był zaskoczony niebywałym rozwojem Gdyni. Uderzyły go zarówno nowoczesne wyposażenie portu, jak i doskonały podział pracy i specjalizacja poszczególnych części portu. Nawiązując do zaniku międzynarodowego podziału pracy w czasie kryzysu prezes M. I. H. — w oryginalnem porównaniu — stwierdził, że gospodarka Gdyni może służyć za przykład dla gospodarki światowej.

W dalszym ciągu swego przemówienia, jak również w odpowiedzi na postawione mu zapytania p. Fentener van Vlissingen wypowiedział niezmiernie dodatnią ocenę wyników polskiej polityki deflacyjnej, podkreślając, że Polska stanowi wzór dla wszystkich innych państw, gdyż wcześniej niż reszta świata zrozumiała, że w czasie kryzysu wymagania muszą być dostosowane do realnych warunków, podczas gdy szereg państw dotychczas stara się dostosować warunki gospodarcze do wymagań niezmiennej stopy życiowej.

Po krótkiem przemówieniu sekretarza gen. M. I. H. p. Vasseura i dyskusji konferencja została zamknięta.

Polska największym eksporterem żyta

WEDŁUG danych Międzynarodowego Instytutu Rolnictwa w Rzymie, Polska wywiozła w ciągu 7 miesięcy bieżącego sezonu rolnego, t. j. w okresie od 1 sierpnia 1934 r. do 28 lutego 1935 r. — 2.837 tys. q. żyta, zajmując w ten sposób pierwsze miejsce na świecie wśród państw, eksportujących żyto. W tym samym czasie wywiozły: Argentyna — 1.315 tys. q., Łotwa — 772 tys. q., Szwecja — 736 tys. q., inne zaś kraje — ilości mniejsze, nieprzekraczające 250 tys. q. Pierwsze miejsce wśród krajów, eksportujących żyto, zajmowała Polska również w ciągu całego ubiegłego sezonu rolnego, t. j. w okresie od 1 sierpnia 1933 do 31 lipca 1934. W okresie tym wywiozła Polska ogółem — 4.753 tys. q., podczas gdy Niemcy — 3.150 tys. q., Węgry — 1.567 tys. q., Z. S. R. R. — 1.541 tys. q., Argentyna — 998 tys. q. i Kanada — 655 tys. q.

Handel zagraniczny Polski w kwietniu

BILANS handlu zagranicznego Rzeczypospolitej Polskiej oraz W. M. Gdańska — według tymczasowych obliczeń Głównego Urzędu Statystycznego — przedstawiał się w kwietniu r. b. następująco:

Przywóz 248.677 ton wartości 73.926 tys. zł.

Wywóz 1.065.324 ton wartości 73.695 t. zł.

Ujemne saldo w kwietniu r. b. wyniosło więc 231 tys. zł.

W porównaniu do marca r. b. wywóz zmniejszył się o 1.269 tys. zł., natomiast przywóz wzrósł o 4.232 tys. zł.

Zwiększył się wywóz następujących artykułów (w milj. zł.): bali, desek, łat opołów o 2,5, bekonów o 0,9, kłód, dłużyc o 0,9, ziemniaków świeżych o 0,4, jaj ptactwa o 0,4, parafiny o 0,4.

Zmniejszył się wywóz następujących artykułów (w milj. zł.): żyta o 2,8, nasion buraków cukrowych o 1,1, nawozów o 0,7, węgla o 0,6, rur żelaznych, stalowych o 0,6, lnu i odpadków o 0,5, żelaza i stali o 0,4, cynku i pyłu cynkowego o 0,4.

Zwiększył się przywóz następujących artykułów (w milj. zł.): żelastwa o 1,3, bawełny i odpadków o 1,2, jabłek świeżych o 0,6, kakao o 0,6, nawozów o 0,5, rud żelaznych o 0,4.

Zmniejszył się przywóz następujących artykułów (w milj. zł.): śledzi świeżych solonych o 1,9, kopry o 0,8, pomarańcz i cytryn o 0,8, wełny owczej czesanej o 0,6, podwozi samochodowych o 0,5.

Kierunki handlu zagranicznego w pierwszym kwartale r. b.

UDZIAŁ krajów europejskich w wywozie polskim w marcu b. r. uległ zmniejszeniu w porównaniu do lutego, na korzyść krajów pozaeuropejskich (83% w marcu i wobec 83,4% ogólnego wywozu w lutym). Równocześnie udział krajów pozaeuropejskich w naszym wywozie wzrasta z 16,6% w lutym do 17% w marcu.

Zjawisko przesunięcia procentowego udziału Europy na korzyść innych krajów pozaeuropejskich występuje jeszcze wyraźniej, jeżeli weźmiemy pod uwagę odsetek wywozu z Polski do krajów europejskich za pierwsze trzy miesiące b. r.

Udział krajów europejskich w eksporcie Polski wynosił w pierwszym kwartale b. r. 84,2%, gdy w tym samym okresie czasu r. 1934 — 90,5%. O szybkiem tempie wzrostu naszego eksportu na rynki pozaeuropejskie świadczą liczby za pierwszy kwartał b. r. Udział tych krajów w naszym wywozie wynosił w ciągu tego czasu 15,8%, podczas gdy w tym samym czasie r. 1934 zaledwie 9,5%.

W eksporcie do krajów europejskich zaszły następujące zmiany: wywóz z Polski do Anglji w marcu zmniejszył się do 13,3% wobec 16,1% w lutym. Zjawisko malejącego wywozu do Anglji występuje również w okresie pierwszych trzech miesięcy b. r., kiedy to udział Wielkiej Brytanji w naszym wywozie wynosił 15,6% wobec 17,7% w tym samym okresie r. ub. Udział Niemiec w marcu wynosił 18,5% (wobec 18,3% w lutym b. r.); Austrji — 6,3% (6,2% w lutym); Czechosłowacji 5,5% (7,3%); Belgji 5,3% (6,9%): Włoch 4,5% (3,6%); Szwecji 4,3% 4,6%); Holandji 4,2% (4%).

Z krajów pozaeuropejskich największym naszym odbiorcą są nadal Stany Zjednoczone, których udział w polskim wywozie wynosił w marcu 5,5%, gdy w lutym 5,7%. Wzrost naszego wywozu na ten rynek uwypukli się przy porównaniu odsetku eksportu za pierwsze trzy miesiące b. r. wynoszącego 4,9, gdy w tym samym okresie r. ub. tylko 2,2%.

W marcu b. r. odsetek importu z krajów europejskich wynosił 64,8%, gdy w lutym 66,2%. Udział krajów pozaeuropejskich w naszym imporcie wynosił w tym czasie 35,2% wobec 33,8%. W okresie pierwszego kwartału b. r. przywóz z krajów europejskich wynosił 65% całego importu, t. j. znacznie wyżej procentu za ten sam okres z r. 1934 (57,7%). W pierwszym kwartale b. r. przywóz z krajów pozaeuropejskich wynosił 34,6% całego importu, gdy w tym samym czasie r. 1934 nawet 42,3%.

Z cyfr tych widać, że następuje pewne wyrównanie się w naszym handlu zagranicznym z krajami pozaeuropejskiemi, mianowicie obserwujemy wzrost eksportu do krajów pozaeuropejskich i spadek importu z tych krajów.

Przywóz z poszczególnych krajów europejskich przedstawiał się następująco w procentach w marcu b. r. (w nawiasie odsetki za luty): z Niemiec 13,6 (14,8), z Anglji 11,6 (10,6), z Francji 5,7 (5,1), z Włoch 6,4 (4,4), z Austrji 4,7 (4,8); z krajów pozaeuropejskich największym naszym dostawcą są Stany Zjednoczone, skąd w marcu pochodzi 12,7% naszego importu wobec 13,1 w lutym. W pierwszym kwartale r. b. odpowiednie cyfry wynoszą 13,3%, zaś w ubiegłym 16,1%.

W związku z tem obserwujemy pewien spadek przywozu ze Stanów Zjednoczonych obok stałego wzrostu eksportu do Stanów Zjednoczonych.

Zjawisko to należy określić, jako bardzo dodatnie, gdyż dotychczasowy stan dużego ujemnego salda w obrotach ze Stanami Zjednoczonemi był o tyle paradoksalny, że Polska jest wobec Stanów Zjednoczonych krajem dłużniczym.

Ustawodawstwo gospodarcze

UKAZAŁ się numer 36 Dziennika Ustaw R. P. z dnia 20 maja r. b., w którym m. in. ogłoszone zostały następujące rozporządzenia o charakterze gospodarczym:

Rozp. Ministra Skarbu z dn. 6 maja r. b. w sprawie utworzenia na lotnisku w Gdyni oddziału Urzędu Celnego w Gdyni (poz. 257);

Rozp. Ministra Przem. i Handlu z dnia 5 maja r. b. o zmianie rozp. z dnia 12 października 1932 r. w sprawie przymusowej organizacji obrotu zagranicznego olejem skalnym i produktami naftowemi (poz. 258);

Rozp. Ministra Spraw Wewn. z dn. 8 maja r. b., wydane w poroz. z Ministrem Skarbu w sprawie ulgowej spłaty zaległości w samoistnych daninach komunalnych (poz. 259).

Rozporządzenia w sprawie ceł i zakazów przywozu

Ogłoszone zostały: rozp. Rady Ministrów z dnia 29 ub.m., zmieniające rozp. R. M. z dnia 12 października r. ub. w sprawie zakazu przywozu niektórych towarów, oraz rozp. Ministra Skarbu z dnia 26 ub. m. o zniżkach celnych i zwolnieniach od cła. Jednocześnie Ministerstwo Skarbu wydało okólnik z dnia 30 ub. m., wyjaśniający powyższe rozporządzenia.

W dniu 30 kwietnia r. b. wygasło rozporządzenie z dnia 25 października r. ub. o zniżkach celnych. Zostaje ono właśnie zastąpione rozporządzeniem z dnia 26 ub. m., które jednocześnie zastąpi rozp. z dnia 11 grudnia r. ub. o zniżkach celnych na śledzie. Rozp. Ministra Skarbu z dnia 26 ub. m wchodzi w życie z dniem 1 maja r. b. Nowe rozporządzenie posiada odmienną konstrukcję od dotychczas wydawanych. Składa się ono z postanowień, zawartych w 8 paragrafach, oraz 3-ch załączników.

Cło zniżone, względnie zwolnienie od cła, będzie stosowane począwszy od dnia 1 maja: *1*) przy przywozie towarów, wyszczególnionych w wykazie Nr. 1, załączonym do rozporządzenia, za pozwoleniem Ministra Skarbu i na warunkach, przewidzianych w tem pozwoleniu (jak dotychczas); *2*) przy przywozie towarów, wyszczególnionych w wykazie Nr. 2 — na podstawie zaświadczenia Izby Przem. Handlowej, właściwej terytorjalnie dla danego zakładu przemysłowego, a jeśli chodzi o przywóz tych towarów na obszar W. M. Gdańska dla użycia ich na tym obszarze — na podstawie zaświadczenia Izby Handlu Zagranicznego w Gdańsku; osobne pozwolenie Ministra Skarbu nie jest tu wymagane; *3*) przy przywozie towarów, wyszczególnionych w wykazie Nr. 3 — bez osobnych na to pozwoleń, względnie zaświadczeń: t. zn., że Urząd Celny stosuje cło zniżone, względnie zwalnia od cła na wniosek strony, a nawet wówczas, gdy strona takiego wniosku nie zgłosi. Towary wyszczególnione w wykazie Nr. 3, o ile są objęte zakazami przywozu, mogą być odprawione tylko za pozwoleniem przywozu.

Towary, wymienione w dotychczas obowiązujących rozporządzeniach z dnia 25 października i 11 grudnia r. ub., zostały przejęte do wspomnianych wykazów, przyczem jednakże nowe rozporządzenie nie przewiduje już obecnie ceł zniżonych, względnie zwolnień od cła, na szereg towarów, m. in. na: sok winogronowy, klepfisze suszone, niektóre chemikalja, tkaninę bawełnianą działkową, papier pergaminowy niebarwiony i t. d.

Nowe rozporządzenie zasadniczo utrzymuje dotychczasowe normy cła zniżonego, względnie zwolnienia od cła z nieznacznemi zmianami.

Pozwolenia Ministra Skarbu, wydane na podstawie rozporządzenia z dnia 25 października i 11 grudnia r. ub., zachowują swą ważność do dnia 31 października r. b. włącznie, jeżeli dotyczą towarów, wyszczególnionych w wykazie Nr. 1 i Nr. 2, z tem, że w tych przypadkach stosuje się cło zniżone lub zwolnienie od cła już według norm, ustalonych w nowem rozporządzeniu z dnia 26 kwietnia r. b.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 29 kwietnia r. b. weszło w życie również z dniem 1 maja r. b. Na zasadzie tego rozporządzenia przedłużony został do dn. 31 października r. b. zakaz przywozu towarów, wyszczególnionych w zał. Nr. 2 do rozp. z dnia 12 października r. ub. wraz z późniejszemi zmianami. Zakazowi przywozu nie podlegają w myśl rozp. z dnia 29 kwietnia r. b. towary, korzystające z ceł zniżonych lub zwolnień od cła na zasadzie wyżej omówionego rozporządzenia Ministra Skarbu z dnia 26 kwietnia r. b., a objęte wykazami Nr. 1 i Nr. 2, o których była mowa wyżej. Omawiane rozp. Rady Ministrów postanawia pozatem, że wydane do dnia 30 kwietnia r. b. pozwolenia na przywóz towarów, wyszczególnionych w załączniku Nr. 2 do rozp. Rady Ministrów z dnia 12 października r. ub. — są ważne w terminach, w tych pozwoleniach oznaczonych.

Nowa kartoteka Państwowego Instytutu Eksportowego

OSTATNIO ukończona została reorganizacja kartoteki Państwowego Instytutu Eksportowego na nowych zasadach. Kartoteka zawiera informacje i referencje o około 10 tys. firm zagranicznych, zainteresowanych w handlu z Polską, oraz o ok. 1 tys. firm polskich, pracujących z zagranicą.

Informacje o każdej firmie pochodzą zawsze z paru źródeł, niezależnych od siebie, zawierają własne obserwacje Instytutu i są stale aktualizowane.

Ustrój techniczny kartoteki pozwala nietylko na otrzymanie informacyj i referencyj o firmie, której nazwa jest podana, lecz również na wyszukanie firm o żądanych cechach t. j. pracujących określonym towarem i z określonemi rynkami.

Z kartoteki tej mogą korzystać zarówno instytucje krajowe, jak i zagraniczne, którym Instytut udziela informacyj poufnie bez odpowiedzialności i zobowiązania ze swej strony.

Pożądane jest, by firmy krajowe korzystały z kartoteki Instytutu we wszystkich wypadkach, gdy spotykają się z nieznaną im dotąd firmą zagraniczną, jak również by sprawdziły, czy w kartotece już figurują. Korzystanie z kartoteki Instytutu nie jest połączone z żadnemi opłatami.

Walne Zgromadzenie Akcjonarjuszów S. A. „Gdynia-Ameryka, Linje Żeglugowe"

W DNIU 13 b. m. odbyło się V Zwyczajne Walne Zgromadzenie akcjonarjuszów Sp. Akc. „Gdynia-Ameryka, Linje Żeglugowe", które zaaprobowało sprawozdanie, bilans, zamykający się sumą zł. 30.373.047,85 (łącznie z depozytami i gwarancjami) oraz rachunek zysków i strat za rok operacyjny 1934, wykazujący kwotę zł. 11.770.773,55 i zamknięty niewielką stratą — zł. 17.540,74— przy poczynieniu odpisów na amortyzację statków i ruchomości. Wynik ten należy uważać za zadawalający, biorąc pod uwagę fakt przedłużającego się kryzysu i związanych z tem ograniczeń w ruchu pasażerskim i towarowym, jak również zmniejszenie wpływów, wywołane dewaluacją dolara.

Walne Zgromadzenie dokonało wyboru nowej Rady Nadzorczej, do której weszli pp.: sen. Wacław Szujski, dyr. gabinetu min. Przem i Handlu Konrad Patek, delegat „The East Asiatic Company Ltd." w Kopenhadze Gotfred Johansen, nacz. wydz. w Min. Op. Społ. Mieczysław Biesiekierski, dyr. dep. Min. Komunikacji Robert Ceceniowski, dyr. Światowego Związku Polaków z Zagranicy Stefan Lenartowicz, nacz. wydz. w Min. Przem. i Handlu Tadeusz Ocioszyński, radca M. S. Z. Jerzy Warchałowski oraz dyr. dep. w Min. Skarbu Marjan Węgrzynowski.

Na posiedzeniu Rady Nadzorczej, które odbyło się tegoż dnia, dokonano wyboru Prezydjum Rady Nadzorczej, do którego weszli pp.: sen. W. Szujski, jako prezes, Konrad Patek oraz Gotfred Johansen, jako wiceprezesi. Jednocześnie powołano zarząd przedsiębiorstwa, do którego weszli: pp.: A. Leszczyński, jako dyrektor oraz pp.: M. Plinius i R. Kutyłowski, jako zastępcy dyrektora.

Opłaty portowe w Gdańsku

TARYFA opłat portowych w porcie gdańskim została zwaloryzowana, ulegając procentowemu podwyższeniu, odpowiadającemu wysokości dewaluacji guldena gdańskiego.

Odpowiednio podwyższono również stawki taryfy, zawierającej opłaty za używanie dźwigów Rady Portu.

Podwyższenie taryfy opłat składowych Rady Portu odłożono — wskutek wyłaniających się trudności technicznych do dn. 1 czerwca b. r.

Specjalne stawki za wynajem przestrzeni na składanie zboża pozostały narazie niezmienione do dn. 31 lipca r. b.

Obecnie rozważana jest sprawa podwyższenia opłat dzierżawnych na rzecz Rady Portu.

Wielkie zainteresowanie Polską Wystawą Pływającą w Japonji i Chinach

POLSKA Wystawa Pływająca, odbywająca podróż po portach Dalekiego Wschodu na statku „Dardanus", przybyła do Szanghaju. W ciągu trzech dni postoju Wystawa cieszyła się bardzo wielkiem zainteresowaniem i powodzeniem. Zwiedzało ją dziennie ponad 1000 osób. Wielkiem zainteresowaniem cieszyły się zwłaszcza wyroby żelazne, cynkowe, porcelanowe, forniery, osika. Poważne tranzakcje zawarto białostockiemi towarami włókienniczemi i blachą cynkową.

Następnie zawinęła Wystawa Pływająca, do portu Kobe, gdzie otwarta była w ciągu dnia 10 maja. Skolei Wystawa odwiedziła Osakę w dniu 11 maja. W obu miastach Wystawa wywołała wielkie zainteresowanie. Interesowano się szczególnie wyrobami cynkowemi, chmielem, chemikaljami. Wystawę zwiedziły liczne wycieczki uczelń handlowych. Odniosła ona wielki sukces z punktu widzenia propagandy wytwórczości polskiej.

Wystawa przybyła następnie do portu Yokohamy. W okresie od 14 do 19 maja r. b. statek „Dardanus" pozostawał w Yokohamie. Wystawa polska cieszyła się wielkiem zainteresowaniem, szczególnie jeżeli chodzi o wyroby cynkowe, żelazne, chmiel, wyroby lniane. Sukces propagandowy wystawy jest bardzo poważny. Zaznacza się wielkie zainteresowanie sfer gospodarczych Japonji importem surowców chemicznych z Polski.

Spław drzewa z Wileńszczyzny do portu ryskiego

W ZWIĄZKU ze znacznem podniesieniem się stanu wody na Dźwinie, kupcy polscy rozpoczęli większy spław drzewa budulcowego z terenu Wileńszczyzny do portu ryskiego. Drzewo to przeznaczone jest dla firm holenderskich i angielskich.

Bilans handlowy Estonji

BILANS handlowy Estonji za pierwszy kwartał r. b. wykazuje bardzo nieznaczny niedobór, import bowiem wyniósł 14.731 tys. kor. est., eksport zaś—14.698 tys. Dodatni bilans handlowy miała Estonja tylko z Anglją, Holandją, Norwegją, Szwecją i Danją.

Znakowanie towarów wywożonych do Norwegji

RZĄD norweski wydał szereg zarządzeń, w wyniku których obowiązuje obecnie przy eksporcie do Norwegji szeregu artykułów znakowanie kraju pochodzenia. Obowiązek znakowania dotyczy zapałek, wyrobów włókienniczych, pendzli i szczotek do zębów, drożdży, obuwia gumowego i niektórych wyrobów gumowych, fornierów, artykułów malarskich, wyrobów szklanych, wyrobów z żelaza lanego, pierza i puchu, lin żelaznych i stalowych, rzemieni do maszyn, ołówków, elementów galwanicznych i bateryj, ostrzy do golenia oraz nart. Aby uniknąć ewentualnych start przy wywozie wspomnianych artykułów do Norwegji, należy ściśle przestrzegać obowiązku znakowania towarów.

Projekty podwyżki stawek celnych w Szwecji

RZĄD szwedzki wniósł do parlamentu projek podwyżki stawek celnych na wyroby bakelitowe, żelazo-manganowe, fajansowe i porcelanowe, dywany, płaszcze, kapelusze damskie, przybory toaletowe i szereg innych. Według informacyj ze sfer gospodarczych, należy liczyć się z możliwością przyjęcia przez parlament projektowanych zmian

Rozwój egipskiej floty handlowej

EGIPSKA flota handlowa rozwija się coraz pomyślniej. Jeden z najbardziej ruchliwych działaczy gospodarczych Ahmad Abud Basza wskrzesił dawne Towarzystwo Żeglugi Morskiej Hedivia Mail, które zakupiło już dwa statki po 12 tys. ton. Towarzystwo będzie utrzymywało żeglugę pasażersko-towarową na linji Aleksandrja — Pireus — Neapol — Marsylja. Prócz kapitałów egipskich podobno i finansiści syryjscy mają udział w towarzystwie.

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO za m-c kwiecień i pocz. maja Polskiej Agencji Morskiej

Na tutejszym rynku frachtowym dało się odczuć w kwietniu pewne ożywienie, które ustało, jak co rok, w okresie świątecznym. Ilość zafrachtowanych ładunków była jednakże ciągle jeszcze niedostateczna, aby dać zatrudnienie całemu wolnemu tonażowi. W związku z tem stawki frachtowe pozostały na dotychczasowym poziomie.

Anglja:

Do Anglji ładowano cały szereg statków trampowych skandynawskich oraz niemieckich głównie z przeznaczeniem do Londynu, Hull oraz Tyne. Stawki frachtowe wykazały dopiero w początku maja tendencję nieco zwyżkową wskutek dewaluacji guldena gdańskiego i niemożności wskutek tego pokrycia różnic frachtowych z zysku na sztauerce. Należy wymienić zafrachtowanie norweskiego statku 600-tonowego dla mieszanego ładunku drewna oraz drobnicy z Gdańska do Kingslynn, oraz niemieckiego statku 800-tonowego pod pełen ładunek jęczmienia luzem z Gdańska do Flymouth po sh 7/9 za to., przyczem koszta wyładunku obciążały odbiorców.

Pozatem można wymienić następujące kontrakty wykonane w Gdyni. Duński statek 1000 std. ładował do Londynu S. C. D. w końcu kwietnia mieszany ładunek drewna, składający się w 10% z drewna twardego oraz resztę D. B. B. Stawka frachtowa wynosiła nieco ponad sh 23 — za std. D. B. B. na warunkach Baltwood net. W początku maja zafrachtowano holenderski statek o ładowności ca. 1000 std. dla ładunku D. B. B. z przeznaczeniem do Londynu po sh 23 — za std. na warunkach Baltwood net. Niemiecki statek 600 std. ładował z Gdyni oraz Gdańska do Hull V. ca. 450 ton mąki

pastewnej oraz D.B.B. Warto wspomnieć o zafrachtowaniu na rachunek polskich frachtujących dwóch ładunków pszenicy, po ca. 800 ton każdy, ze Szczecina do zachodnich wybrzeży Anglji po stawkach sh 10 - wzgl. 11 - za to.

Holandja:

Od czasu naszego ostatniego sprawozdania nie zaszło nic godnego wspomnienia.

Belgja:

Sezon eksportu zboża należy uważać za zakończony. W połowie kwietnia załadowano większe partje zboża z przeznaczeniem do portów belgijskich i m. in. około 2000 ton żyta luzem po prawie 3-miesięcznej przerwie w eksporcie żyta do Belgji. Stawki frachtowe zostały na poziomie z poprzedniego miesiąca. Podaż drewna twardego była w kwietniu nieco większa, jednakże już w początku maja zmniejszyła się co niewątpliwie stoi w związku z trudnościami stworzonemi dla dostawców partyj sprzedawanych na warunkach fob wskutek dewaluacji guldena gdańskiego.

W połowie kwietnia wyekspedjowano duński statek 700-tonowy z ładunkiem drewna twardego, zaś w początku maja 2 małe statki niemieckie z podobnym ładunkiem.

Francja:

Obroty z Francją przez Gdynię/Gdańsk były tak jak dotychczas stosunkowo nieznaczne. W ciągu ubiegłego miesiąca nie zaszło nic zasługującego na wzmiankę.

Niemcy:

Tak jak w poprzednim miesiącu wyekspedjowano z Gdyni/Gdańska w kwietniu oraz z początkiem maja znaczne ilości żyta do Hamburga, Emden oraz na Wezerę. Transporty te w myśl kontraktów sprzedaży były przewiezione częściowo statkami polskiemi, po większej części jednak statkami niemieckiemi.

Danja:

W okresie sprawozdawczym wyekspedjowano większą ilość ładunków żyta, jęczmienia oraz makuchów z Gdańska do portów duńskich małemi statkami motorowo-żaglowemi, oraz pewną ilość polskiego żyta wysłano również ze Szczecina do Danji. Do jednego dobrego portu duńskiego położonego nie bardziej na północ od Aarhus płacono Rmk. 4,—, ze Szczecina zaś Rmk. 3,25 za to.



KRONIKA PORTOWA I MIEJSKA

● GOŚCIE ZE SZCZECINA.

Odwiedzili Gdynię delegaci Szczecińskiej Izby Przemysłowo-Handlowej wraz z dyrektorem Zarządu Portu Szczecińskiego b. ministrem komunikacji Rzeszy dr. Krohne. Wycieczce towarzyszył konsul R. P. w Szczecinie p. Sztark i p. Derdziński.

● DELEGAT RZĄDU BRAZYLJI.

Delegat Rządu brazylijskiego na tegoroczne Targi Poznańskie dr. A. Pessoa odwiedził Gdynię, zwiedzając port i jego urządzenia po uprzedniej wizycie u dyr. Urzędu Morskiego, z którym odbył dłuższą konferencję na temat możliwości wykorzystania portu Gdyńskiego w stosunkach handlowych polsko-brazylijskich. Pobyt dr. Pessoa w Polsce ma na celu rozwój stosunków handlowych między Polską a Brazylją.

● GOŚCIE Z AUSTRALJI.

Dnia 20. V. przybył do Gdyni w towarzystwie konsula generalnego R. P. w Sydney p. W. Noskowskiego prezes Izby Handlowej Polsko-Australijskiej p. Albert Dalwood. Po wizycie u dyr. U. M. inż. Łęgowskiego, z którym p. Dalwood odbył dłuższą konferencję na temat zainteresowania naszym portem, gość zwiedzał port, otrzymując szczegółowe wyjaśnienia od przedstawiciela Urzędu Morskiego.

Pan Dalwood wyraził swój podziw i zachwyt z urządzeń portowych. Dalszym etapem podróży p. Dalwood'a jest Warszawa, a celem badanie stosunków gospodarczych w Polsce.

● DZIENNIKARZE ESTOŃSCY W GDYNI.

Gdynię odwiedzili w towarzystwie Radcy M. S. Z. p. Glinki dziennikarze estońscy pp. H. Tammer, H. Wellner, J. Kitzberg i G. Rahnulo. Po złożeniu wizyty Komisarzowi Rządu i Dyrektorowi Urzędu Morskiego, goście zwiedzali miasto i port oraz jego urządzenia przeładunkowe, otrzymując fachowych wyjaśnień od przedstawicieli Urzędu Morskiego.

● WYCIECZKA STUDENTÓW.

Wycieczka Wydziału Wodnego Politechniki Gdańskiej w ilości 15 osób zwiedzała port Gdyński, zapoznając się budową urządzeń budowli portowych.

● WYCIECZKA Z ZAGŁĘBIA.

Z Zagłębia Węglowego zwiedziła Gdynię wycieczka przeszło 900 osób.

● OBRÓT TOWAROWY PORTU GDYŃSKIEGO W KWIETNIU — 627,7 TYS. TON

Globalny obrót towarowy portu Gdyńskiego w kwietniu r. b. wyniósł 627.738,1 t., czyli o 5.635,8 t. więcej niż w kwietniu r. ub. Z globalnej liczby przypada na import zamorski 95.673,8 t. na eksport zamorski 493.078,9 t. oraz na obrót przybrzeżny 39.985,4 t.

● RUCH W PORCIE.

Ruch statków portu Gdyńskiego w kwietniu wyraził się liczbą 766 statków o łącznej pojemności 725.457 t. z czego przypadło na wejście 385 st. o poj. 365.984 t., a na wyjście 381 st. o poj. 359.473 t.

Bandera polska zajęła drugie miejsce ilością 88-iu statków o pojem. 96.405 t. Przeciętny tonaż statku zawijającego do portu stanowił 950,6 t., przeciętna ilość przebywających jednocześnie w porcie statków — 68, a przeciętny postój statku — 53 godziny.

● OBRÓT PORTU W CZASIE ŚWIĄT.

Nie bacząc na Święta Wielkanocne, port Gdyński na żądanie statków wykonywał bezzwłocznie swe funkcje i w ten sposób w dn. 21 i 22 IV zrobił obrót 7.720,4 t., z czego załadowano 6.108,8 t., a wyładowano 1.611,6 t.

● OBROTY ZAMORSKIE W KWIETNIU.

Obroty zamorskie portu Gdyńskiego w kwietniu r b. wyniosły w przywozie 95.673,8 t., w wywozie 493.078,9 t. i przybrzeżne 38.985,4 t. Co ogółem stanowi 627.738,1 t. W porównaniu do kwietnia r. ub. obrót wzrósł o 5.635,8 t.

● RUCH PASAŻERÓW W PORCIE.

W kwietniu ruch pasażerski w porcie gdyńskim wyniósł 1708 osób z czego przyjechało 728, a wyjechało 980. W porównaniu do marca ruch wzrósł o 1235 osób.

● ECHA ZATONIĘCIA „ŻUBRA".

Wszystkie ofiary tragicznego zatonięcia w d. 2. II. r. b. morskiego holownika „Żuber"—morze wyrzuciło dopiero w końcu kwietnia. Zostali oni pochowani na miejscowym cmentarzu.

● DYR. ŁĘGOWSKI W PRADZE CZESKIEJ.

W pierwszych dniach maja Dyrektor Urzędu Morskiego inż. St. Łęgowski wyjechał do Pragi na konferencje Komitetu Nadzorczego Przedstawicielstwa Kolei i Portów Polskich.

● Z URZĘDU MORSKIEGO.

Urząd Morski podaje do wiadomości, że Oddział Ekonomiczny Urzędu (tel. 13-23) udziela ustnie, telefonicznie i pisemnie wszelkich informacyj taryfowych o komunikacji między stacjami portowemi Gdyni a stacjami wewnątrz kraju, w Austrji, Belgji, Czechosłowacji, Węgrzech, Rumunji, Bułgarji, Z. S. S. R., na Bliskim Wschodzie jak również z portami Jugosłowiańskimi, położonemi nad Du-

najem. Urząd Morski na podstawie posiadanego materjału udziela również wyczerpujących informacji z zakresu towaroznawstwa.

● OBRÓT PORTU RYBACKIEGO.

Obrót portu rybackiego w kwietniu wyniósł 1.276.000 kg. ryb i przetworów rybnych, — z czego przypadło na połowy własne 498.000 kg. a na import 778.000 kg. Poza tem przeszło przez port handlowy 159.000 kg śledzi i przetworów rybnych z Holandji, Danji, Niemczech, Portugalji, Szwecji, Norwegji, Belgji, Litwy, Francji, Finlandji i St. Zjedn. Ameryki Północnej.

Z portu wyszło wgłąb kraju 78 wagonów z rybami.

W porównaniu do miesiąca marca obrót osiągnął zaledwie trzecią część. Powodem tego była nader słaba konjuktura na śledzie solone i słaba pojemność rynku kwietniowego.

● POŁOWY MORSKIE.

Połowy morskie w kwietniu r. b. wyniosły 1.069.530 kg. co w poszczególnych gatunkach stanowi: łososie 29.090, mielnica 1.850, troć 450, stornia 44.400, zimnica 14.530, gładzica 7.500, śledzie 101.340, szproty 719.200, węgorze 500, wątłusze 131.880, węgorzyce 320, sieja 210, szczupaki 9.390, okonie 4.120, płotki 3.350, certy 1.390 i jesiotr 10.

W miesiącu marcu połowy wynosiły 2.180.260, a od początku roku 7.728.280.

Na połowy przybrzeżne w miesiącu kwietniu r. b. przypada 932.840, a na połowy dalekomorskie 136.009. Ogólna wartość połowów wyniosła 255.723 zł.

W porównaniu do roku ub. w tym okresie połowy przybrzeżne zwiększyły się o 613.780 kg, zaś połowy dalekomorskie spadły o 930 kg. Wzrost jest wynikiem obfitych połowów szprotów, spadek zaś — ograniczeniem się w połowach dalekomorskich z braku miejsca w chłodni rybnej, co uniemożliwiało magazynowanie połowów.

Z ogólnej ilości przejęły wędzarnie 697.370 kg, rynek miejscowy 359.150 kg i poszło do Gdańska zaledwie 13.010 kg.

● EKSPORT ŁOSOSI.

Tegoroczny sezon połowu łososi zapoczątkował eksport tej ryby zagranicę. Odbiorcami są Szwecja, Danja, Anglja, Szwajcarja, Austrja i Węgry dokąd już wysłano 30.000 kg. Wyłącznym pośrednikiem dotychczas był Gdańsk.

● KONTROLA POŁOWÓW RYB MORSKICH NA WODACH TERYTORJALNYCH.

Statek dozorczy straży granicznej „Batory" zatrzymał na polskich wodach terytorjalnych niemiecki kuter rybacki „Leba II". Po ściągnięciu kary kuter puszczono. Na wodach terytorjalnych w. m. Gdańska zatrzymano polski kuter rybacki „Hel I", będący tam na połowach, nakładając na rybaka przewidzianą karę. Senat Gdański ściągniętą karę — 150 guld. gdańskich — zwrócił rybakowi telegraficznie.

● RYBACY NA TARGACH POZNAŃSKICH

Polskie Zjednoczenie Rybaków Morskich w celu propagandy spożycia ryb zorganizowało smażarnię ryb morskich na tegorocznych Targach Poznańskich.

● PRZEMYSŁ RYBNY W POCIĄGU—WYSTAWIE.

W pociągu-wystawie, który w początku maja ruszy na objazd kraju, bierze udział Morski Instytut Rybacki wraz ze Stacją Morską, urządzając stoisko polskiego rybołówstwa morskiego. Wystąpi również rybołówstwo śledziowe i przemysł konserwowy.

● PRZED POŁOWAMI ŚLEDZI.

Flotylla rybacka T-wa „Mewa" czyni pośpieszne przygotowania, zaopatrując się w prowiant i artykuły techniczne, przed wyjściem w maju na połowy śledzi na morzu Północnem.

● WYCIECZKI MORSKIE.

Nasz transatlantyk „Kościuszko" odbył wycieczkę wiosenną, która trwała od 5 do 29. IV. b. r. Przeszło 450 pasażerów zwiedziło przybrzeżne okolice Hiszpanji, Maroko, Francuską Rivierę, Wyspy Balearskie, brzegi Portugalji — wreszcie piękny Amsterdam. Wycieczka pod każdym względem wzbudziła zachwyt jej uczestników.

S/S. „Pułaski" odbył czterodniową wycieczkę do Kopenhagi, z której skorzystało przeszło 550 osób.

● PORT GDYNI NA TARGACH POZNAŃSKICH.

Port Gdyński wziął udział w tegorocznych Targach Poznańskich i posiadał w pawilonie X-ym stoiska, gdzie był umieszczony kolorowy półplastyczny model portu, plan zaplecza i bezpośrednich połączeń morskich fotomontaż ilustrujący prace portu, wykresy, obrazujące rozwój obrotu portu, ruchu statków i t. d. Informacja udzielała wszelkich wyjaśnień, dotyczących sposobu przeładunku, możliwości transportowych przez Gdynię i t. p.

● S/S „HEL"

Drugi nowozbudowany w r. b. statek „Żeglugi Polskiej" — „Hel" wszedł na linję Gdynia — Antwerpja. „Hel" posiada identyczną konstrukcję i wymiary jak „Puck".

Zamiast przyjęcia z powodu poświęcenia s/s. „Hel" — Dyrekcja „Żeglugi Polskiej' wyasygnowała większą sumę na „Dom Marynarza" i Komitet Opieki nad dzieckiem w Gdyni. Przykład godny naśladowania.

● O. R. P. „ISKRA".

Żaglowiec szkolny O. R. P. „Iskra" wyszedł w dłuższą podróż. Z okazji tego została odprawiona na pokładzie Msza św. po której Komisarz Rządu Sokół wręczył dowódcy plakietę z bronzu z fragmentami Gdyni, jako dar miasta.

● PROGRAM YACHT KLUBU POLSKI W SEZONIE 1935 R.

Spuszczenie yachtów na wodę z takiem wyrachowaniem aby były gotowe na 19. V.

19. V. otwarcie sezonu i podniesienie bandery.

Od 19. V. do 2. VI trening załóg yachtowych biorących udział w regatach sezonu bieżącego.

2. VI regaty na redzie gdyńskiej. Start w godzinach porannych.

Od 3-go do 30-go VI gruntowne przygotowanie załóg yachtów do najbardziej doniosłych dla rozwoju sportu yachtowego regat morskich.

30. VI start do regat Visby po ukończeniu których spotkanie yachtów państw bałtyckich w Farösund (3—6. VII.). Po powrocie rozdanie nagród w Yacht Klubie.

4. VIII regaty okrężne w zatoce Gdynia-Hel-Jastarnia-Gdynia. Start przed południem.

1. IX oficerskie regaty żaglowe dla łodzi z okrętów wojennych.

29. VI udział yachtów w Święcie Morza.
9 lub 10. VI do Helu.
14. VII do Jastarni.
21. VII do Orłowa.
15. VIII do Białego Dołu.
6. X. zakończenie sezonu i opuszczenie bandery.

Warunki i szczegóły regat przy udziale zaprzyjaźnionych klubów i organizacji sportowych zostaną ogłoszone przez Komisję Regatową w swoim czasie.

W sezonie bieżącym rozdanie nagród odbywać się będzie bezpośrednio po każdych regatach.

Kursy praktyczne żeglarstwa dla członków i stałych gości Yacht Klubu zorganizowane będą w poniedziałki, środy i piątki, co niewątpliwie przyczyni się do podniesienia wiedzy żeglarskiej.

Yacht Kluby państw zaprzyjaźnionych będą powiadomione każdorazowo o urządzanych regatach.

W dniu opuszczenia bandery Yacht Klub pragnie, aby wszyscy znajdujący się w Gdyni żeglarze i miłośnicy sportu wodnego zeszli się do Yacht Klubu na wspólny koleżeński obiad. celem omówienia spostrzeżeń i wrażeń z sezonu.

● KOMUNIKACJA LOTNICZA.

W Rumji pod Gdynią zostało otwarte lotnisko. Komunikacja z Warszawą odbywa się według rozkładu:
Gdynia 9.30 — Warszawa 11.40.
Warszawa 14.10 — Gdynia 16.20.

Na lotnisku w Rumji pod Gdynią uruchomiono oddział Urzędu Celnego i z chwilą tą Rumja stała się lotniskiem celnem, na którem odbywa się odprawa podróżnych i ich bagażu, przyjmowanie i przekazywanie przesyłek w komunikacji oraz ostateczna odprawa celna przesyłek lotniczych w przywozie i wywozie.

● NOWE POŁĄCZENIE LOTNICZE SZWECJI Z POLSKĄ.

Od dn 1 maja r. b. uruchomiona została nowa linja lotnicza ze Sztokholmu do Berlina. Samoloty odlatują ze Sztokholmu wieczorem i w Berlinie trafiają na bezpośrednie połączenie lotnicze ze wszystkiemi niemal większemi miastami Europy. Jeśli przesyłki pocztowe do Polski kierowane będą z Berlina do Warszawy przez Gdańsk, będzie możliwem otrzymanie w Warszawie już w południe przesyłki, nadanej w Sztokholmie poprzedniego dnia przed wieczorem. Przesyłki, przeznaczone dla Gdyni, będą mogły być doręczone następnego dnia rano.

● POŻEGNANIE ZASŁUŻONEGO DZIAŁACZA.

W związku z przejściem do Centrali Vice-dyrektora Oddziału Gdyńskiego BGK p. Maksymiljana Bergera, który w ciągu sześciu lat piastował godność prezesa Federacji Związku Obrońców Ojczyzny, a przez lat siedem prezesa Związku Towarzystw, jednoczącego w sobie 116 organizacyj, stowarzyszeń i związków, odbyły się Nadzwyczajne Zebrania Federacji i Zw. T-w, na których żegnano ustępującego p. Bergera, poczem powzięto jednogłośną rezolucję:

Nadzwyczajne Walne Zebranie Związku Towarzystw w Gdyni w dn. 30. IV. 35 wyraża p. Prezesowi Maksymiljanowi Bergerowi swe gorące podziękowanie za długoletnią pracę społeczną, którą w wielkiej mierze zasłużył się dobrze dla miasta i portu Gdyni.

W wyniku dokonanych wyborów na czele Zarządu Federacji stanął prezes Związku Legjonistów rtm. Maszyński, a w Związku T-w radny miasta, jeden z najaktywniejszych działaczy społecznych Gdyni — p. Jęczkowiak.

● SUBSKRYBCJA POŻYCZKI INWESTYCYJNEJ.

Pożyczka Inwestycyjna w Gdyni osiągnęła sumę zł. 2.780.900,— z czego subskrybowano 68% w gotówce i 32% w obligacjach Pożyczki Narodowej.

● ODCZYT O PORTACH POLSKICH.

W dniu 10 maja dyrektor Rady Portu w Gdańsku inż. Nagórski wygłosił w Oesterreichische Verkehrsgesellschaft w Wiedniu odczyt o portach polskich. Powtórzenie odczytu nastąpiło również w Budapeszcie podczas Targów Międzynarodowych.

● PRZYJĘCIA U PREZESA IZBY P.H.

Prezes Izby Przem. H. w Gdyni p. St. Tor w sprawach związanych z Izbą przyjmuje w poniedziałki i piątki od 12 do 13.

● OBNIŻENIE STAWEK TRANSPORTOWYCH Z GDYNI DO PORTÓW POŁUD. AFRYKI.

Od dnia 19 maja zostały obniżone stawki transportowe z Gdyni do portów Afryki Południowej. Zniżka dotyczy transportów, dokonywanych przez Union Castle Mail Steampship Co. Ltd. i wynosi 5 szyl. na tonie. Dla korzystania z tej zniżki eksporterzy muszą zgłaszać się do Polskiej Zjednoczonej Korporacji Bałtyckiej w Gdyni. ul. Portowa 5, będącej reprezentantem wyżej wymienionego towarzystwa.

● RZECZOZNAWCY IZBY P. H.

Zaprzysiężonymi rzeczoznawcami Izby P. H. w Gdyni zostali W. Bednarski, W. Raczkowski, M. Toczyski z Gdyni, F. Hasse z Pelpina, W. Mroziński z Lidzbarku i A. Szulc z Grudziądza.

● ZAPRZYSIĘŻENIE SĘDZIÓW HANDLOWYCH.

W Sądzie Okręgowym prezes Parczewski odebrał przysięgę od 16-tu mianowanych Sędziów handlowych nowoutworzonego Wydziału hdanlowego Sądu.

Uroczystość ta, mająca duże znaczenie dla życia gospodarczego Gdyni, skupiła przedstawicieli wszystkich warstw społeczeństwa na czele z przedst. Komisarza Rządu, ks. dz. Tuszyńskim, Prez. Izby Prz. Handl., Prezesem Zw. Armatorów. oraz Dowódcą Obrony Wybrzeża.

● KORPORACJA KUPIECKA.

Związek kupców samodzielnych w Gdyni przemianował swą organizację na Korporację Kupiecką.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA KWIECIEŃ

I. UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy portu gdyńskiego w kwietniu r. b. wyniósł 633.556,— t. wobec 714.485.1 t. w marcu b. r. oraz 622.102,3 t. w kwietniu 1934 r.

Po rekordowym wyniku pracy portu gdyńskiego w marcu r. b. miesiąc sprawozdawczy wykazał spadek obrotów ogólnych w porównaniu z ub. m. marcem.

Ruch statków w kwietniu b. r. w porównaniu z ub. miesiącem marcem analogicznie do obrotów towarowych wykazuje spadek tak pod względem ilości, jak i pojemności. Przyszło statków 385 (421) o ogólnej pojemności 365.984 nrt (412.286 nrt), wyszło zaś 381 (402) statków o ogólnej pojemności 359.473 nrt (393.645 nrt). Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w kwietniu r. b. wyniósł 950,6 nrt (979,2 nrt). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie wyniosła 68 (58). Średni postój statków wyniósł 53 godzin (54,2 godzin).

Kolejność bander: Szwecja. Polska, Anglja, Niemcy, Norwegja. Włochy, Danja, Stany Zjedn. Am. Półn., Finlandja i t. d. wykazuje nader korzystne przegrupowanie się Polski z 5-go m. (w marcu) na 2-gie m. (w kwietniu) oraz związane z tem przesunięcie się Anglji z 2-go na 3-cie miejsce, Danji z 4-go na 7-me miejsce, Niemiec z 3-go na 4-te miejsce i t. p. Pozostałe bandery bez poważniejszych zmian. Ogółem reprezentowanych było 18 państw wobec 19 w marcu roku bieżącego.

Obroty zamorskie wyniosły w miesiącu sprawozdawczym 594.570,6 t. wobec 704.683,5 t. w kwietniu r. b. oraz 600.753,7 t. w kwietniu 1934 r. Na uzyskanie ogólnej sumy obrotów złożył się przywóz zamorski 100.397,9 t. oraz wywóz zamorski 494.172,7 t..

Spadek obrotów zamorskich w kwietniu r. b. w porównaniu z marcem r. b. i kwietniem 1934 r. wywołany został spadkiem węgla eksportowego oraz spadkiem importu żużli Thomasa i fosforytów. Przywóz zamorski w mies. sprawozdawczym wyniósł 100.397,9 t. wobec 138.588,6 t. w marcu r. b. oraz 94.442,6 t. w kwietniu 1934 r. Spadek przywozu zamorskiego wywołały pozycje towarowe: owoce świeże i suszone — 2.726,3 t. (11.793,2 t.), kakao — 886,6 t. (1.285,6 t) śledzie — 501,4 t. (2.622,2 t.), piryty — 2.000,8 t. (6.274,9 t.) ryż sur. — 9.969,8 t. (12.969 t.), garbniki — 186,7 t. (1.397,7 t.). fosforyty — 4.310 t. (16.158,2 t.), żużle Thomasa — 1.400 t. (13.135,1 t.) i złom żelazny—33.189,8 t. (39.478 t.). Do pozycyj towarowych importu, które wzrosły w miesiącu sprawozdawczym należą: nasiona oleiste różne — 4.459,1 t. (3.551,3), rudy różne i wypałki pirytowe — 13.393,3 t. (4.585,3 t.), skóry — 3.034,6 t. (2.805,5 t.), wełna i odpadki — 2.404,7 t. (1.779,6 t.), bawełna i odpadki — 8.155,7 t. (6.427 t.), juta—1.109,7 t. (847 t.), papier i odcinki papierowe — 2.159,1 t. (1.295,2 t.) oraz miedź — 1.052,5 t. (621,1 t.).

Wywóz zamorski w mies. kwietniu r. b. wyniósł 494.172,7 t. wobec 566.094,9 t. w marcu r. b. oraz 506.311,1 t. w kwietniu 1934 r. Spadek wywozu zamorskiego wywołany został przedewszystkiem pozycjami towarowemi: węgla eksportowego — 388.457,8 ton (465.431,3 t.), cukru — 5.391,1 t. (15.131,3 t.), soli potasowej — 1.031,6 t. (1.835,— t.), metali różnych — 2.864,5 t. (6.971,7 t.), szyn kolejowych — 2.250,9 t. (5.913.1 t.), oraz cynku i blachy cynkowej — 1.471,8 t. (2.163,6 t.).

Szereg natomiast pozostałych poważniejszych pozycyj wywozu wykazuje wzrost: żyto — 7.050 t. (w marcu brak), słód — 3.009 t. (2.057,1 t.), jaj — 1.436,1 t. (693,8 t.), koks— 18.432 t. (12.390 t.), makuchy — 1.613,1 t. (533,6 t.), słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce — 2.957,3 t. (1.261,2 t.) oraz drzewo tarte — 12.722,3 t. (5.889,5 t.). Podkreślić należy przeszło 100%-owy wzrost eksportu drzewa. Niewątpliwie łączy to się z pracą nowowybudowanego przez „P. Ag. E. D.", „Portu Drzewnego" na Oksywiu.

Obrót przybrzeżny oraz z wnętrzem kraju wykazuje w mies, sprawozdawczym b. poważny wzrost. Przywieziono bowiem w obrocie przybrzeżnym — 614,5 t. oraz wywieziono — 2.016,7 t. Z poważniejszych pozycyj —przywozu są do zanotowania: ryby z połowów własnych — 548t. oraz na wywozie: ryż wyłuszczony — 1.376 t. Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje na przywozie — 28.417,8 t. oraz na wywozie — 7.936,4 t. Na przywozie z wnętrza kraju występują najpoważniejsze pozycje: cukier — 26.803 t., soda— 608 t. i mąka — 418 t. Na wywozie natomiast występują: ryż wyłuszczony — 2.500 t., tłuszcze zwierz. surowe — 703 t., tłuszcze roślinne — 523 t., owoce świeże — 887 t. i skóry — 523 t. W obrotach tych najpoważniejszą rolę odgrywa nadal cukier, przywożony bezpośrednio z cukrowni położonych nad Wisłą do magazynów „Cukroportu" w porcie Gdyńskim.

Ruch pasażerów w związku z rozpoczętym sezonem wycieczek morskich wzmógł się znacznie. Przyjechało bowiem 728 osób (176). wyjechało zaś 980 osób (297).

II. OBRÓT TOWARÓW *(GOODS TURNOVER)* TON

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Kwiecień *(April)*	Marzec *(March)*	Od początku roku *(January-April)*
Cały przywóz	**100 397·9**	**138 588·6**	**394 821·7**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**19 280·7**	**32 992·7**	**97 308·7**
w tem m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	4 459·1	3 551·3	19 979·4
30. Ryż surowy *(rice)*	9 969·8	12 969·—	23 024·—
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	2 726·3	11 793·2	44 349·1
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	19·—	139·6	336·3
76. Kawa *(coffee)*	203·7	557·7	1 543·1
78. Herbata *(tea)*	56·6	136·3	377.4
80. Kakao *(cocoa)*	886·9	1 285.6	3 184·6
81-82. Korzenie *(spices)*	68·4	255·2	596·2
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**640·3**	**2 834·5**	**11 627·3**
116-117. Śledzie	501·4	2 622·2	11 004·—
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**15 951·8**	**11 548·1**	**29 017·6**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)*	13 393·3	4 585·3	18 619·3
177/1c. Piryty *(pyrites)*	2 000·8	6 274·9	8 275·7
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 171·5**	**1 300·1**	**4 245·6**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	297·5	387·7	1 018·9
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	791·9	790·5	2 845·9
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**851·—**	**475·6**	**3 229·5**
287. Makuchy *(oil cake)*	204.1	—	204·1
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	297·8	329·1	2 186·1
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**7 042·6**	**31 329·9**	**43 894·2**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	186·7	1 397.7	3 627·2
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	4 310·—	16 158·2	22 348·2
477. Żużle Thomasa *(Thomes slag)*	1 400·—	13 135·1	14 535·1
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	115·—	—	115·—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**3 123.9**	**2 875·5**	**11 459·1**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	3 034·6	2 805.5	11 271·1

Poz. tar. cel.	Kwiecień *(April)*	Marzec *(March)*	Od początku roku *(January-April)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**12 917·9**	**9 887·1**	**40 812·8**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	2 404·7	1 779·6	8 666·3
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)*	8 155·7	6 427·—	24 551·3
624. Juta *(jute)*	1 109·7	847·—	4 246·1
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(ruber & rubber goods)*	**389·1**	**358·—**	**1 126·3**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood produkcts & baskets wares)*	**104·—**	**42·3**	**267.—**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**2 618·9**	**2 773·5**	**9 070·7**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	2 159·1	1 295·2	5 761·3
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	318·9	692·3	1 803·3
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**24·5**	**139.1**	**259·1**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**35 100·5**	**41 275·1**	**138 793·—**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	33 189·8	39 478·—	133 322·4
977. Miedź *(copper)*	1 052·5	621·1	2 714·1
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**370·6**	**303·5**	**1 046·2**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**759·9**	**415·9**	**2 445·4**
XVI. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**26·3**	**20·1**	**79·—**
XVII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**24·4**	**17·6**	**140·2**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
Cały wywóz	**494172·7**	**566094·9**	**1984505·1**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**12 665 3**	**4 737 1**	**33 708 7**
2. Żyto *(rye)*	7 050·—	—	15 229 5
9-16. Strączkowe *(suliguose)*	—	1·3	57 3
27/1-2. Mąka	125·—	97·—	334·5
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	551·8	810 3	5 667 5
35. Słód *(malt)*	3 009·—	2 057 1	7 654 9
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**3 459 1**	**2 581 2**	**11 010·6**
121/3a. Bekony *(bacon)*	1 551·5	1 479 —	6 754·9
125. Jaja *(eggs)*	1 436·1	693 8	2 427·—
127. Masło *(butter)*	0·2	2·2	306·1
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**435 729·8**	**504 898.7**	**1 776 010·—**
154. Cement *(cement)*	1 634·2	300 1	2 923·—
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	32·8	0·2	74·1
180. Węgiel kamienny *(coal)*	388 457 8	465 431 3	1 614 859·5
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	26 502·7	26 555 6	100 352·6
182. Koks *(coke)*	18 432·—	12 390·—	56 377·—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)*	2 2	14 1	44·—
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**181 2**	**96 3**	**326.1**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**7 418·3**	**17 193·—**	**42 013·6**
259-260. Cukier *(sugar)*	5 391·1	15 131·3	32 624·4
287. Makuchy *(oil cake)*	1 613·1	533·6	6 728 7
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	—	1 235·1	1 235.1
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**2 187·1**	**6 103 2**	**18 910·8**
299/18. Soda *(soda)*	518·5	399·3	2 460·1
300/4, 481-485. Nawozy azotowe *(nitrates)*	—	1 928 9	9 256·7
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	1 031·6	1 835·—	3 131·7
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides furs, leather goods)*	**112·7**	**97·3**	**365·4**

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January-April*)
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**889.1**	**733·8**	**3 698 6**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	486·6	452·5	1 565·4
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materjałów *(rubber, its substitutes and rubber goods)*	**33·9**	**46·2**	**125 1**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**17 525 7**	**8 916·—**	**36 376 7**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	2 957·3	1 261·2	5 468·9
749-751, 753. Drzewo tarte *(Sawed timber)*	12 722·3	5 889·5	24 618 4
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)*	89·1	0·8	89 9
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)*	1 075·4	1 271·2	4 198·5
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**1 981·2**	**1 831·2**	**5 807·2**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	810·7	1 018 8	3 191·3
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	587·6	512·6	1 348 6
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**93·9**	**148·—**	**383·9**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**11 736 8**	**18 443·2**	**55 118·8**
925, 929-931, 978-981. Metale różne *(various metals)*	2 864 5	6 971 7	17 062·8
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	2 250·9	5 913·1	15 006·2
937-938, 955. Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	628·2	508 —	2 406·8
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)*	1 471·8	2 163·6	7 366·1
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electrical material)*	**84·9**	**242·8**	**430·5**
XV—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry non specified goods)*	**73·7**	**26·9**	**219 1**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

kwiecień *(April)* . . . . 1935 — 594.570·6
marzec *(March)* . . . . 1935 — 704.683·5
kwiecień *(April)* . . . . 1934 — 600.753·7
od początku roku *(January — April)* 1935 — 2.379.326·8
od początku roku „ „ 1934 — 2.161.329·3

2. OBRÓT PRZYBRZEŻNY ŁĄCZNIE Z W. M. GDAŃSKIEM *(coastal traffic Dancing included)*

Poz. tar. cel.	Kwiecień *(April)*	Marzec *(March)*	Od początku roku *(January-April)*
Przywóz *(imports)*	614·5	1283·8	4 301·4
24/26 — **Nasiona oleiste** *(oil seeds)*	—	—	—
40—50 — **Warzywa** *(vegetables)*	2 5	—	2·5
59, 61-63, 66 — **Owoce suszone** *(dried fruits)*	1 2	—	—
76 — **Kawa** *(coffee)*	—	—	—
80 — **Kakao** *(cocoa)*	—	—	—
81—82 — **Korzenie** *(spices)*	—	—	—
95—97 — **Żywica** *(resin)*	—	—	—
116 — **Ryby połowy włas.** *(fishe)*	548·—	1 030·—	3 979·—
117 — **Śledzie** *(herrings)*	—	—	—
170/1, 2—171/1, 2 — **Materj. szlifierskie** *(grinding materials)*	—	—	—
215—218 — **Tłuszcze zwierz. sur.** *(animal origin)*	—	—	2·1
295—491 — **Przetwory chemicz.** *(chemicals)*	1·8	—	1 8
299/18 — **Soda** *(soda)*	—	—	—
429—454 — **Artykuły kosmet.** *(cosmetics)*	—	—	—
466, 470 — **Klej** *(glue)*	—	—	—
480—485 — **Nawozy azotowe** *(nitrates)*	—	—	—
492—515 — **Skóry** *(skins and hides)*	—	—	—
589/1. 2, 592 — **Wełna** *(wool)*	—	—	—
606, 609 — **Bawełna i odpadki** *(cotton & cotton odds)*	—	103.3	103·3
719 — **Szmaty** *(rags)*	—	—	—
725—746 — **Wyroby gumowe** *(rubber goods)*	—	—	—
749—751,753 — **Drzewo tarte** *(sawed timber)*	—	93·—	93·—
757, 778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	1·—	57·5	58 5
742—803 — **Papier** *(paper)*	19·—	—	19·—
807 — **Fibra** *(fibre)*	—	—	—
896—927 — **Szkło** *(glass)*	—	—	—
925—981 — **Metale różne** *(various metals)*	—	—	—
930—966 — **Wyr. stal. i żelaz.** *(iron and steel goods)*	41·—	—	41·—
— **Różne** *(various)*	—	—	—
Wywóz *(exports)*	2 016·7	894·7	3 429·1
24—26 — **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	41·—	256·1	297·1
30 — **Ryż wyłuszczony** *(husked rice)*	1 376·—	227·—	1 603·—
40—50 — **Warzywa** *(greens)*	—	—	37·5
53—58, 60—64 **Owoce świeże** *(fresh fruit)*	—	41·4	142·2
59, 61—63, 66 — **Owoce suszone** *(dried fruit)*	12.—	11·—	25·5
67, 68 — **Konserwy owocowe** *(fruit preserves)*	5·—	—	5·—
69, 72 — **Orzechy i migdały** *(nuts & almonds)*	1·—	—	2·3
76 — **Kawa** *(coffee)*	9·3	1·5	12·5
78 — **Herbata** *(tea)*	1·4	—	3 7
Kakao *(cocoa)*	157·—	77 7	234·7
81, 82 — **Korzenie** *(spices)*	—	—	—
95—97 — **Żywica** *(resin)*	14·—	87·6	119·7
104/1,3 — **Trawa morska, trzcina** *(sea grass, seed)*	6.—	—	6·—
117 — **Śledzie** *(herrings)*	—	152·9	152.9
137/2—3 — **Jelita** *(casings)*	13·—	8·—	57·7
200/8 — **Wazelina** *(vaseline)*	17·—	—	17·—
205—214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** *(Fats & oils vegetable origin)*	123·	4·—	137 2
148—162 — **Kamienie** *(stones)*	1.4	5·—	6 4
156/1—2 — **Talk** *(talc)*	—	—	—
197, 200 — **Oleje** *(oils)*	—	—	—
203—204 — **Wosk** *(wax)*	—	1 1	1·1
215—218 — **Tłuszcze zwierzęce surowe** *(raw fats of animal orign.)*	132·—	124 6	268·4
216 — **Tran** *(cod-liver-oil)*	—	—	—
254—256 — **Ryby** *(fish)*	—	—	0.7
291 — **Mączka rybna** *(fish meal)*	—	—	—
295/6 — **Siarka** *(sulphur)*	—	0·2	0·2
295—491 — **Przetwory chemiczne** *(chemicals)*	25·6	11·8	37.4
405—425 — **Farby** *(paints)*	—	0 2	5·2
404 — **Sadze** *(soot)*	—	6·2	6·2
481—485 — **Nawozy azotowe** *(nitrates)*	—	—	—
492—513 — **Skóry** *(skins)*	62·—	109·8	171·8
597—622 — **Tkaniny** *(textiles)*	—	0·6	1·2
625, 626 — **Sizal** *(sisal)*	—	—	—
720—724 — **Kauczuk** *(rubber)*	12·—	15·6	27·6
757—778 — **Wyroby z drzewa** *(wood goods)*	—	—	29 4
792—803, 809—819,826 — **Papier i obcinki papierowe** *(paper and paper weste)*	6·—	—	14·5
925—981 — **Metale różne** *(various metals)*	2·—	—	2·—
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne** *(iron ware & steel ware)*	—	—	—
1037—1092 — **Maszyny, aparaty i części** *(machinery)*	—	—	—
— **Różne** *(various)*	—	—	3.—
Przywóz i wywóz razem	2 631·2	2178·5	7730 5

3. OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ *(river traffic)*

Poz. tar. cel.	Kwiecień *(April)*	Marzec *(March)*	Od początku roku *(January-April)*
Przywóz *(imports)*	28 417.8	6 358.3	34 777 1
1—4 — **Zboże** *(grain)*	—	—	—
17, 23, 25 — **Nasiona** *(seeds various)*	41·—	—	41·—
24—26 — **Nasiona oleiste różne** *(various oil seeds)*	—	—	—
31, 32 **Krochmale** *(starch)*	5·—	—	5·—

Poz. tar. cel.		Kwiecień (April)	Marzec (March)	Od początku roku (January-April)
27/1—3	— **Mąka** (*flour*)	418·—	—	418·—
40—50	— **Warzywa** (*vegetables*)	20·—	—	20·—
53, 58, 60—64	— **Owoce świeże** (*fresh fruit*)	2·—	—	2·—
59, 61—63, 66	**Owoce suszone** (*dried fruit*)	6 7	—	6·7
67, 68	— **Konserwy owocowe** (*fruit preserves*)	—	—	—
76	— **Kawa** (*coffee*)	0·9	—	0·9
77	— **Cykorja** (*succory*)	1·—	—	1·—
78	— **Herbata** (*tea*)	0·3	—	0·3
80	— **Kakao** (*cocoa*)	0·3	—	0:3
81, 82	— **Korzenie** (*spices*)	1·4	—	1·4
95, 97	— **Żywica** (*resin*)	—	—	—
117	— **Śledzie** (*herrings*)	—	—	—
121/26	— **Ptactwo bite** (*poultry*)	—	—	—
125	— **Jaja** (*eggs*)	—	—	—
127—200	— **Oleje** (*oils*)	3·7	—	3 7
128/1—4	— **Ser** (*cheese*)	—	—	—
131	— **Pierze** (*feather*)	4·6	—	4·5
137/2a, b	— **Jelita** (*casings*)	1,2	—	1·2
205—214	— **Tłuszcze i oleje roślinne** (*Fats & oils of vegetable origin.*)	—	—	—
215, 217, 218	— **Tłuszcze zwierz. surowe** (*raw fats of animal origin.*)	—	—	—
228	— **Makaron** (*macaroni*)	3·—	—	3·—
243/1, 2	— **Konserwy mięsne** (*meat preserves*)	—	—	—
254, 256	**Ryby i konserwy rybne** (*fishes*)	1·9	—	1·9
259, 260	— **Cukier** (*sugar*)	26 803.—	6 359.3	33 162.3
272, 273, 276, 278	— **Napoje alkoholowe** (*spirits*)	40·—	—	4·0
280—282	— **Wina** (*wine*)	—	—	—
295—491	— **Przetwory chemiczne** (*chemicals*)	26·—	—	2 6
299/18	— **Soda** (*soda*)	608·—	—	608·—
411/2	— **Biel cynkowa** (*zinc white*)	—	—	—
429—454	— **Artykuły kosmetyczne** (*cosmetics*)	14·—	—	14·—
466—470	— **Klej i żelatyna** (*glue and gelatine*)	0·3	—	0·3
492—513	— **Skóry** (*skins*)	1·2	—	1 2
534—559	— **Wyroby skórzane** (*Leather goods*)	0·7	—	0·7
757—778	— **Wyroby z drzewa** (*wood goods*)	21·—	—	21·—
563—622	— **Tkaniny** (*textile fabrics*)	14·—	—	14·—
589/1, 2 592	— **Wełna** (*wool*)	—	—	—
606/1, 2 a b	— **Odpadki bawełny** (*cotton waste*)	—	—	—
646—648	— **Sznury** (*ropes*)	3·3	—	3 3
725—746	— **Wyroby gumowe** (*rubber goods*)	2·1	—	2·1
776	— **Meble** (*bentwood furniture*)	1·3	—	1·3

Poz. tar. cel.		Kwiecień (April)	Marzec (March)	Od początku roku (January-April)
779—787	— **Korek, wyr. z korka** (*cork wood and cork goods*)	—	—	—
792, 803, 809, 826	— **Papier** (*paper*)	61·—	—	61·—
836—847	**Książki i broszury** (*books*)	2·3	—	2·3
862—887	— **Wyroby ceram.** (*ceramic products*)	9·5	—	9·5
896—927	— **Szkło i wyroby** (*glass and glass ware*)	13·—	—	13·—
930—965	— **Wyroby stal. i żel.** (*iron & steel goods*)	276·—	—	276·—
	— **Różne** (*various*)	10·1	—	10·1
	Wywóz (*exports*)	**7 936 4**	**1263·8**	**9 200·2**
7	— **Kukurydza** (*maize*)	5·—	—	5·—
23	— **Pestki drzew owocowych** (*fruit stones*)	0 7	—	0 7
24—26	— **Nasiona oleiste** (*oil seeds*)	133·—	35 8	168 8
17, 23, 25	— **Nasiona** (*seeds various*)	65·—	—	65·—
24/1—3	— **Mąka** (*flour*)	4 2	—	4·2
28	— **Kasza** (*grits*)	21·3	—	21·3
30	— **Ryż wyłuszczony** (*husked rice*)	2500·-	16·8	2 516 8
31	— **Krochmal** (*starch*)	9·—	—	9·—
53, 58, 60—64	— **Owoce świeże** (*fresh fruit*)	887 3	—	887·3
59, 61—63, 66	— **Owoce suszone** (*dried fruit*)	346·—	77·6	423·6
62—72	— **Orzechy i migdały** (*nuts and almonds*)	22 6	1·5	24·1
67, 68	— **Konserwy owocowe** (*fruit preserves*)	18·—	—	18·—
76	— **Kawa** (*coffee*)	66·6	53·4	12[illegible] —
78	— **Herbata** (*tea*)	30 —	0·3	30·3
80	— **Kakao** (*cocoa*)	449·—	13·2	462·2
81—82	— **Korzenie** (*spices*)	41·—	—	41·—
95, 97	— **Żywica** (*resin*)	269·—	134·6	403·6
104	— **Trawy morskie, trzcina** (*sea grass, reed*)	2·5	—	2·5
117	— **Śledzie** (*herrings*)	89·—	8·8	97·8
127—200	— **Oleje** (*oils*)	—	—	—
128/1—4	— **Sery** (*chese*)	—	—	—
129/1—5	— **Kazeina** (*caseine*)	—	—	—
137/2a, b	— **Jelita** (*casings*)	5·1	6·3	57·3
143/1—3	— **Muszle** (*shells*)	—	—	—
148	— **Kamienie** (*stones*)	0·2	—	0·2
154	— **Cement** (*cement*)	—	—	—
170	— **Art. szlifierskie** (*grinding materials*)	17·5	—	17·5
200/8, a, b, c	— **Wazelina** (*vaseline*)	2·5	—	2·5
203—204	— **Wosk** (*wax*)	6·3	—	6·3

Poz. tar. cel.	Kwiecień (*April*)	Marzec (*March*)	Od początku roku (*January (April)*)
205, 214 — **Tłuszcze i oleje roślinne** . . . . . (*vegetable oils and fats*)	523·—	14·3	537·3
213/1—3 — **Pokost** . . . . (*varnish*)	1·1	—	1·1
215, 217—218 — **Tłuszcze zwierz. sur.** . . . . . . (*raw fats*)	703·—	347·3	1050·3
216 — **Tran** . . . . . . (*whale oil*)	—	—	—
254, 256 — **Ryby i konserwy rybne** (*fish*) . . .	21·—	—	21·—
259—260 — **Cukier** . . . . . (*sugar*)	—	—	—
272—273, 276, 278 — **Nap. alkoh.** . . (*alcohols*)	2·3	—	2·3
286, 287 — **Otręby i makuchy** . (*bran & oil cokes*)	28·—	—	28·—
295/6 — **Siarka** . . . . . . (*sulphur*)	44·—	0·9	44·9
295—491 z wyj. osobno wym. — **Przetwory chemiczne** . . . . . (*chemicals*)	83·—	—	83·—
299/18, 405, 407, 409, 412, 418, 420 — **Soda** . . . . . . (*soda*)	—	—	—
423 — **Farby** . . . . . . (*paints*)	9·8	—	9·8
424—427 — **Garbniki** . . . . (*tanning extracts*)	75·—	154·4	229·4
429, 450—454 — **Artykuły kosmetyczne** . . . . . (*cosmetics*)	5·4	—	5·4
466, 470 — **Klej i żelatyna** . . (*glue and gelatine*)	0·9	—	0·9
492, 513 — **Skóry** . . . . . . (*skins*)	523·—	269·2	792·2
589/1, 2 592 — **Wełna** . . . . . (*wool*)	288·—	—	288·—
597, 605, 613, 622 — **Tkaniny** . . . . (*textiles*)	14·—	—	14·—
606, 609 — **Bawełna** . . . . (*cotton*)	2.—	—	2·—
623 — **Len i konopie** . . (*flax and hemp*)	0·2	—	0·2
625—626 — **Sisal** . . . . . . (*sizal*)	39·—	3.—	42·—
646—648 — **Sznury** . . . . . (*ropes*)	18·	—	18·—
720, 724 — **Kauczuk** . . . . (*rubber*)	71·—	90·7	161·7
725, 746 — **Wyroby gumowe** . (*rubber goods*)	7·—	—	7·—
750 — **Drzewo egzotyczne** (*exotic wood*)	4·5	—	4·5
757, 778 — **Wyroby z drzewa** . (*wood goods*)	4·—	16·7	20·7
779 — **Korek, wyroby z korka** . . . . (*cork goods*)	—	8·8	8·8
792, 803, 809, 826 — **Papier** . . . . . (*paper*)	3·—	—	3·—
794/1, 2 795 — **Celuloza** . . . . (*cellulose*)	2·—	—	2·—
807—808 — **Fibra** . . . . . (*fibre*)	11·—	—	11·—
925—981 — **Metale różne** . . (*various metals*)	3·5	—	3·5
930—965 — **Wyroby stal. i żelazne** . . . . . (*hardware*)	39. –	—	39·—
966/1—4 — **Cyna** . . . . . (*tin*)	18·—	—	18·—
977 — **Miedź** . . . . . . (*copper*)	349·—	10·2	359·2
1037, 1098 — **Masz. apar. i części** (*machinery apparatus parts*)	2·—	—	2·—
1099—1132 — **Mat. elektrotechn.** (*electric products*)	0·2	—	0·2
— **Różne** . . . . . (*various*)	4·8	—	4·8
Przywóz i wywóz razem (*total exports and imports*)	**36 354·2**	**7 623·1**	**43 977·3**

4. OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY (*general goods turnover*)

kwiecień (*April*) . . . . . 1935 — 633.556·—
marzec (*March*) . . . . . . 1935 — 714.485·1
kwiecień (*April*) . . . . . 1934 — 622.102·3
od początku roku . . . . . 1935 — 2.431.034·6
od początku roku . . . . 1934 — 2.189.832·3

III. POLSKIE POŁOWY MORSKIE W KWIETNIU
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego w kg

Gatunki ryb	Połowy bałtyckie						Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski Zatoki	Połowy dalsze		
Łososie	17.810	340	10.790	40	110	—	—	29.090
Mielnice	—	130	160	290	1.270	—	—	1,850
Troć	—	—	50	20	380	—	—	450
Płastugi: a) Stornia . .	5.030	4.670	6.500	2.500	3.290	22.860	—	44,400
b) Zimnica . .	1.780	—	—	—	—	12.750	—	14.530
c) Gładzica . .	—	—	—	—	—	7.500	—	7.500
Śledzie morskie	28.210	14.200	39.750	12 250	6.930	—	—	101.340
Szproty	294.200	334.400	65.500	–	25.100	—	—	719.200
Węgorze	—	—	200	—	300	—	—	500
Wątłusze	15.480	7.200	7.600	750	7.150	93.580	—	131,880
Węgorzyce	—	320	—	—	—	—	—	320
Sieja	—	—	100	—	110	—	—	210
Szczupaki	—	—	7.150	—	2.240	—	—	9.390
Okonie	700	—	2 570	50	800	—	—	4.120
Płotki	—	—	2.500	—	850	—	—	3.350
Certy	1.390	—	—	—	—	—	—	1.390
Jesiotr	10	—	—	—	—	—	—	10
Razem . .	**364 610**	**361 380**	**142 420**	**15 900**	**48.530**	**136,690**	—	**1.069.530**
miesiąc poprzedni . . .	912.010	664.150	465.010	850	41.040	97.200	—	2,180.260
od początku roku . .	3,355.440	2.641.290	1,282.910	20.810	187.740	240.090	—	7,728.200

IV. RUCH STATKÓW *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*) ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	Wyszło statków (*ships outgoing*) ogółem (*total*)	w tem z ład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	Suma rubr. 3 i 6	Kolejne miejsce (*place occupied*)
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	47	22	52.169	41	35	44.236	96.405	2
Anglja *(Great Britain)*	18	4	41.056	22	17	51.117	92.173	3
Danja *(Denmark)*	48	26	27.950	42	30	24.735	52.685	7
Estonja *(Estonia)*	10	1	5.306	12	10	6 397	11.703	12
Finlandja *(Finland)*	8	3	12.564	9	7	15.042	27.606	9
Francja *(France)*	—	—	—	1	—	813	813	17
Grecja *(Greece)*	4	—	10.421	5	5	13.492	23.913	10
Holandja *(Holland)*	11	10	4.316	10	4	3.746	8.062	13
Łotwa *(Lettonia)*	5	1	7.994	3	2	3.839	11 833	11
Niemcy *(Germany)*	62	38	32.437	66	41	36.272	68.709	4
Norwegja *(Norway)*	37	19	36.154	34	23	28.105	64.259	5
Panama *(Panama)*	1	—	147	2	2	294	441	18
Rumunja *(Romania)*	2	—	4.549	1	1	2.288	6.837	14
Stany Zjedn. A. P. (U. S. A.)	8	5	25.361	8	5	25.361	50.722	8
Szwecja *(Sweden)*	111	33	74.346	111	99	74.846	149.192	1
Turcja *(Turkey)*	1	—	1.476	1	1	1.476	2.952	15
Włochy *(Italy)*	10	3	28.962	10	10	25.700	54.662	6
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)*	2	2	776	3	3	1.714	2.490	16
Razem *(total)*	**385**	**167**	**365.984**	**381**	**295**	**359.473**	**725.457**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	421	187	412.286	402	303	393.645	805.931	—
Ten sam miesiąc 1934 r. *(April 1934)*	*434*	*192*	*356.791*	*411*	*319*	*338.523*	*695.314*	—
Od pocz. r. 1935 (*since beginning of 1935*)	1.511	673	1.425.752	1.484	1.168	1 411.645	2.837.397	—
Od pocz. r. 1934 (*since beginning of 1934*)	1.443	656	1.282.184	1.428	1.099	1.280.464	2.562.648	—

Uwagi: a) średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni w kwietniu: 950·6 n. r. t.; b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 68; c) średni postój statków: 53 godzin.

V. RUCH PASAŻERÓW *(PASSENGER TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI (*Oversea traffic*)

	Przyjechało (*passengers incoming*) Kwiecień *(April)* I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Marzec (*March*) Razem (total)	Wyjechało (*passengers outgoing*) Kwiecień *(April)* I kl.	II kl.	III kl.	Razem (total)	Marzec (*March*) Razem (total)
Anglja	27	22	35	84	29	14	40	94	148	91
Hull	—	3	3	6	—	—	24	—	24	13
Londyn	27	19	32	78	29	14	16	94	124	78
Argentyna	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Buenos Aires	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Belgja	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Antwerpja	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Danja	6	—	—	6	15	—	—	—	—	1
Aalborg	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Kopenhaga	6	—	—	6	15	—	—	—	—	—
Estonja	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Tallinn	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1
Łotwa	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Ryga	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Finlandja	7	—	5	12	9	—	—	—	—	—
Helsinki	7	—	5	12	9	—	—	—	—	—
Francja	—	—	—	—	—	—	—	99	99	—
Le Havre	—	—	—	—	—	—	—	99	99	—
Hiszpanja	—	—	—	—	—	—	—	442	442	—
Vigo	—	—	—	—	—	—	—	442	442	—
Holandja	11	—	454	465	12	—	—	—	—	—
Amsterdam	1	—	441	442	—	—	—	—	—	—
Rotterdam	10	—	13	23	12	—	—	—	—	—
Niemcy	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—
Hamburg	—	—	2	2	—	—	—	—	—	—
Norwegja	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Skien	—	—	—	—	—	1	—	—	1	—
Stany Zjedn. Am. P.	4	—	136	140	95	4	—	274	278	204
New-York	4	—	136	140	95	4	—	274	278	204
Szwecja	8	—	11	19	14	1	—	6	7	—
Göteborg	—	—	—	—	2	1	—	2	3	—
Kalmar	—	—	—	—	4	—	—	—	—	—
Malmö	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
Stockholm	7	—	11	18	6	—	—	4	4	—
Inne porty	1	—	—	1	1	—	—	—	—	—
via W. M. Gdańsk	—	—	—	—	—	3	—	1	4	—
Gdańsk	—	—	—	—	—	3	—	1	4	—
Razem	63	22	643	728	176	24	40	916	980	297
Od początku roku 1935 (*since beginning of 1935*)	173	62	874	1109	—	61	105	1634	1800	—

 Cena prenumeraty zł. 15.— rocznie, numer pojedyńczy zł. 1.50

Drukarnia Państwowa Nr 76760.